



COMUNE DI MARCON
CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

AVVISO DI DEPOSITO

ADOZIONE del piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche P.E.B.A. ai sensi della legge n.41/1986 e n. 104/1992 nonché della L.R. n.16/2007, così come previsto dalla D.G.R.V. n.841 del 31.03.2009.

IL SINDACO

vista la deliberazione di G.C. n. 169 del 04.07.2019 di adozione del piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche P.E.B.A. ai sensi della legge n.41/1986 e n. 104/1992 nonché della L.R. n.16/2007, così come previsto dalla D.G.R.V. n.841 del 31.03.2009;

RENDE NOTO

che gli elaborati del P.E.B.A. adottato sono depositati in libera visione al pubblico, per la durata di 30 giorni consecutivi, decorrenti dalla pubblicazione del presente avviso;

che, nel periodo di cui sopra, i documenti sono depositati e consultabili presso l'Ufficio Tecnico del Comune di Marcon – Servizio Urbanistica e sono altresì consultabili sul sito del Comune di Marcon (www.comune.marcon.ve.it);

AVVISA

che entro il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso, chiunque può prendere visione degli elaborati e presentare eventuali osservazioni e/o contributi conoscitivi e valutazioni e cioè entro il 04.08.2019;

che le osservazioni vanno presentate per iscritto, in carta semplice, in duplice copia con i dati personali, entro i termini sopra descritti, all'ufficio protocollo del Comune di Marcon Piazza Municipio, 20 o a mezzo Posta Elettronica Certificata (P.E.C.) al seguente indirizzo: protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it;

Marcon, li 04.07.2019



IL SINDACO
Matteo Romanello



Comune di MARCON
Città Metropolitana di Venezia

PEBA

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



RELAZIONE

Gennaio 2019

Tecnici incaricati	 SCARPA & DROUILLE ARCHITETTURA - URBANISTICA	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Comune di Marcon	Resp. Servizio Urbanistica Resp. Settore IV, OO.PP. e Urbanistica	arch. Carlo Mottola dott.ssa Daniela Giacomini



Tecnici incaricati	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Collaboratori	arch. Marco Intrieri dott. urb. Gianluca Zanatta
Tirocinanti	dott. arch. Beatrice Somensini dott. urb. Luca Zampieron
Comune di Marcon	Resp. Servizio Urbanistica, arch. Carlo Mottola Resp. Settore IV, OO.PP. e Urb., dott.ssa Daniela Giacomini

Data stampa 18/1/2019



INDICE

PARTE 1_ ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI	1
Premessa	3
1. Riferimenti normativi e destinatari del PEBA	4
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	7
2.1. Contesto geografico	
2.2. Popolazione e famiglie	
2.3. Correlazioni e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e programmi urbani	
3. Obiettivi/ strategie	13
4. Individuazione degli spazi pubblici da rilevare	15
4.1. Principali poli attrattori pedonali	
4.2. Vie e piazze	
4.3. Parchi e giardini pubblici	
PARTE 2_ RILIEVO, VALUTAZIONE, PRIORITA' D'INTERVENTO	19
1. Gli spazi pubblici	21
1.1. Grado di sicurezza dei percorsi pedonali	
1.2. Osservazioni generali e problematiche rilevate	
2. Valutaz. accessibilità di poli attrattivi, parchi, piazze ed altri edifici non comunali	27
2.1 Poli attrattivi e centralità	
2.2 Giardini pubblici	
2.3 Piazze	
2.4 Accessibilità esterna degli altri edifici pubblici non comunali	
3. Valutazione accessibilità soste riservate disabili e fermate TPL	31
3.1. Soste riservate ai disabili nelle aree parcheggio	
3.2. Fermate autobus ACTV	
3.3. Stazione SFMR	
4. Edifici comunali	35
5. Priorità d'intervento	37
5.1. Spazi pubblici	
5.2. Edifici comunali	



PARTE 3_ PROGETTAZ., COMPUTO INTERVENTI, ATTUAZIONE	43
1. Linee guida e metodologia per gli interventi negli spazi urbani	45
1.1. Qualificazione dei percorsi pedonali	
1.2. Tipologia interventi	
1.3. Orientamento per le persone disabili	
1.4. Segnaletica per persone ipo vedenti e non vedenti	
1.5. Marciapiedi e pavimentazioni	
1.6. Attraversamenti pedonali	
1.7. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	
2. Quantificazione interventi negli edifici e negli spazi pubblici	65
2.1. Prezzario	
2.2. Computo degli interventi	
2.3. Quadro economico	
3. Attuazione interventi	71
3.1. Programmazione e risorse	
3.2. Attuazione e governance	
3.3. Azioni di supporto e di accompagnamento al PEBA	
3.4. Monitoraggio e indicatori	
ALLEGATI	79
1. Linee guida per l'accessibilità delle fermate autobus	
2. Criteri di valutazione dell'accessibilità negli spazi pubblici	
3. Screening ambientale	
4. Note per la georeferenziazione territoriale	





PARTE 1_ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI





Premessa

La parte 1 del PEBA illustra le attività di analisi, indagine e partecipazione svolte nella prima fase del piano. Tali attività rispondevano a diversi obiettivi:

1. conoscere il contesto territoriale;
2. raccogliere alcuni dati conoscitivi;
3. eseguire una sommaria ricognizione dei piani e dei progetti;
4. reperire la documentazione utile per la redazione del PEBA;
5. (lista edifici e spazi urbani);
6. coinvolgere specifici portatori d'interesse durante i sopralluoghi in particolare nelle scuole;
7. individuare le principali criticità e le priorità per gli interventi di eliminazione b.a;
8. individuare dei percorsi pedonali importanti e di collegamento.

Attività svolte

Sono state svolte le seguenti attività:

- Incontri con il responsabile del settore Uso e Assetto del Territorio ed il sindaco.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, programmazione triennale dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Svolgimento di interviste spot durante i sopralluoghi negli spazi pubblici.
- Osservazione partecipata delle pratiche d'uso del territorio in alcuni luoghi strategici.
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione degli obiettivi/strategie del PEBA di Marcon.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi di eliminazione barriere arch.
- Rilievo degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità.
- Rilievo delle fermate autobus, dei parcheggi riservati con valutazione di sintesi dell'accessibilità.
- Rilievo e mappatura (nell'area centrale) delle aree parcheggio e delle fermate TPL.
- Soluzioni progettuali con computo.

Documenti, progetti e piani consultati¹

- Programma triennale 2017/2019 dei lavori pubblici.
- DUP 2019/2021.
- Elenco edifici di proprietà comunale.
- Elenco spazi pubblici da rilevare (schede d'intervento).
- Percorsi da rilevare e valutare.
- PAT 2013 + P.I.
- Regolamento edilizio

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



1. Riferimenti normativi e destinatari del PEBA

Norme Internazionali e di principio

Convenzione ONU

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

Costituzione italiana. Articolo 3

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

Leggi Nazionali

Legge n. 41 /1986, art. 32 comma 21

“Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 27 aprile 1978, n. 384 (ora DPR 24 luglio 1996, n. 503), dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge”.

Legge Quadro n. 13/89

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

Legge 104/1992, Art. 24, comma 9

“I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.” (Art. 24, c. 9) ... facendo quindi obbligo ai Comuni, di integrare il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.”

Leggi Regionali e Comunali

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

Regolamento edilizio del Comune di MARCON, Adeguato al DGR n. 3663/2000

Art. 79 Barriere architettoniche in edifici aperti al pubblico

1. Nelle progettazioni edilizie ed urbanistiche e particolarmente negli edifici e negli impianti collettivi e di uso pubblico e nella progettazione della viabilità, devono essere adottati tutti quegli accorgimenti atti ad eliminare le barriere architettoniche, favorendo l'accessibilità e l'agibilità alle persone fisicamente impedite, attraverso l'impianto di idonea strumentazione tecnica e lo studio di percorsi alternativi. 2. Oltre alle provvidenze, di cui al precedente articolo 69, sarà pertanto dedicata particolare



cura all'agibilità dei servizi, al dimensionamento ed alla idoneità dei percorsi interni ed esterni, all'accessibilità ed all'uso degli impianti tecnici in genere. 3. Per quanto non esplicitamente previsto da questo articolo valgono le norme di cui all'art. 1 della L.S. 9 gennaio 1989, n° 13 come attuato dal D.M. 236/89.

Art. 47 Marciapiedi

6. Per le nuove costruzioni realizzate a filo delle aree pubbliche il Dirigente può imporre la costruzione di marciapiedi stradali, qualora mancanti, a carico del proprietario dell'area, indicando nel contempo gli allineamenti, le dimensioni, i materiali e le modalità costruttive. 7. I marciapiedi dovranno essere preferibilmente realizzati in betonelle in cls autobloccanti nel rispetto del D.M. 236/89 e del P.P.R. 503/96. Le dimensioni minime dei marciapiedi previste dalla normativa nazionale vigente, dovranno essere adeguatamente incrementate qualora siano previste piantumazioni di alberature e/o linee di illuminazione pubblica. Alla base delle alberature dovranno essere previste griglie. 3. Nel caso in cui l'edificio sorga in arretrato rispetto al limite del suolo pubblico e l'area rimanente compresa tra questo e l'edificio non venga recintata per essere riservata all'uso pubblico o privato, l'area stessa deve essere pavimentata o comunque adeguatamente sistemata, a cura e spese del proprietario frontista secondo le modalità prescritte dall'Ufficio Tecnico Comunale.

Cosa è il PEBA

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici ed è finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità di vita. Il piano va aggiornato in concertazione con i settori della pianificazione urbana e della mobilità, per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale, e con l'assessorato alle politiche sociali e gli attori della sanità per il necessario coinvolgimento di specifici portatori d'interesse e delle sinergie da sviluppare con altri piani, servizi e progetti d'integrazione sociale, economica, culturale e territoriale.

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero "Pediplan" è un piano della mobilità pedonale accessibile. Si prefigura sia come una cornice per qualificare e valorizzare i percorsi pedonali sia come uno strumento per rafforzare la rete dei percorsi accessibili all'utenza più vulnerabile. Il Pediplan permette così di aumentare l'autonomia degli spostamenti a piedi nei tragitti urbani e garantire la sicurezza delle strade, la qualità degli spazi pubblici, della vita quotidiana e del benessere collettivo.

Destinatari

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

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



DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
	 	

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

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

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



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico

Il Comune di Marcon, è situato nella Regione Veneto e fa parte della Città metropolitana di Venezia, istituita nel 2014.

E' un territorio completamente pianeggiante ad eccezione della zona Ca' Rossa Zucarello. Si estende su una superficie di 25,39 kmq, e viene descritto come "una piattaforma rettangolare delimitata dal corso dei fiumi Dese e Zero e dalla Fossa Storta, compresa all'interno dell'arco infrastrutturale del Passante di Mestre"².

La ferrovia e l'autostrada A4 suddividono il territorio in due parti di cui la frazione di Gaggio si ritrova staccata dal resto del territorio. L'intenso sviluppo urbano ha generato diversi paesaggi (residenziale, industriale-commerciale e rurale) accostati su due scale diverse: metropolitana e locale. E' tuttora un paesaggio in divenire.

Il Comune conta ca. 17.416 residenti. Al capoluogo (11.410 persone); si aggiungono tre frazioni principali³: Gaggio, San Liberale, Colmello, e altri nuclei minori (Pojanon, Praello, Zuccarello).

Il territorio comunale confina a nord con i comuni di Venezia, Mogliano Veneto, Casale sul Sile, e Quarto D'Altino.

2.2. Popolazione e famiglie

La popolazione residente ha subito un andamento demografico positivo fra 2001/2018, il numero di abitanti è in crescita, in particolare nella frazione di San Liberale

Anno	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media
2002	1.718	9.047	1.427	12.192	39,4
2017	2.688	11.567	3.161	17.416	42,1
2018	2.653	11.523	3.271	17.447	42,5

Si nota un ricambio continuo della popolazione: al primo gennaio 2017, si registrava un saldo naturale positivo +67.

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolaz. attiva	Indice di struttura della popolaz. attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
2002	83,1	34,8	146,7	99,9	16,4	9,6	5,6
2017	117,6	50,6	130,8	138,2	18,6	9,8	5,9
2018	123,3	51,4	131,1	142,5	19,0	-	-

Il numero di residenti oltre 65 anni ha raddoppiato nel quindicennio 2002/2018. L'indice di vecchiaia è cresciuto fra 2002/2018.

Nel 2018, si contano 123,3 anziani ogni 100 giovani contro 83 anziani per 100 giovani nel 2002.

² V. relazione del PAT.

³ Sono poi presenti diverse contrade.



Invecchiamento, allungamento della speranza di vita e disabilità

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

Perciò, oltre alla crescita della popolazione anziana, si prevede anche in futuro un aumento delle persone disabili.

Il continuo invecchiamento della popolazione e della popolazione anziana è ormai uno stato di fatto in Europa occidentale.

In Italia, oltre il 22% della popolazione ha 65 anni⁴ e il numero di anziani⁵ non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone. Inoltre, l'evoluzione culturale ha fatto sì che la richiesta di standard di confort urbano e di sicurezza è sempre in crescita.

Pertanto, si rende necessario adattare il patrimonio immobiliare pubblico e privato e migliorare l'accesso e la sicurezza a 360 gradi: dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e fino agli spazi pubblici per rendere il territorio ed i centri città più vivibili, fruibili, sicuri, attraenti e confortevoli⁶, sia per gli abitanti che per i visitatori.

Accessibilità e attrattività territoriale

La percorribilità degli spazi pubblici va adeguata in tal modo da agevolare la visita e fruizione da parte di un'utenza con esigenze speciali.

Al fianco al comune, i commercianti rappresentano indubbiamente una risorsa per migliorare la qualità dell'accoglienza e dell'accessibilità degli esercizi aperti al pubblico.

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

PIANO	RELAZIONI/INTEGRAZIONE/CONGRUENZE CON IL PEBA
PAT/PI. ⁷ Un PAT ad alta densità naturale	<p>Temi dominanti e obiettivi: Riqualificazione del territorio e dell'ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento qualità dell'aria e dell'acqua. • Valorizzazione delle risorse naturalistiche ed ambientali presenti nel territorio. • Qualificazione territoriale. • Ricognizione dei vincoli paesaggistici con l'individuazione dei corridoi ambientali. <p>Azioni strategiche: Miglioramento della qualità urbana Nuova viabilità di progetto di rilevanza strategica e locale. - itinerari ciclopedonali</p> <p>Servizi ed infrastrutture di interesse comune di maggior rilevanza. Riduzione delle emissioni associate ai trasporti, dell'effetto isola di calore, Riduzione della frammentazione ambientale, assicurando l'incremento della continuità territoriale.</p> <p>1. il PI individua i seguenti ambiti di perequazione urbanistica precisandone la tipologia di perequazione: ATO 2 - Colmello: ambito di perequazione ambientale; - ATO 3 - Marcon: ambito di perequazione urbanistica integrata; - ATO 4 - Gaggio: ambito di perequazione urbanistica integrata; - ATO 5 - San Liberale: ambito di perequazione ambientale</p>
PAT E VINCOLI, 2013	Rispetto dei vincoli ambientali, paesaggistici ed architettonici.

⁴ Fonte: Istat 2018.

⁵ L'indice di vecchiaia per in Italia è di 168,9 anziani ogni 100 giovani.

⁶ Cfr. "Indicatori della salute pianificazione per la salute", Sacile 1 dicembre 2017, Giorgio Simon, Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane.

⁷ Il PAT redatto ai sensi dell'art.15 della L.R.11/2004 e s.m.i., è stato approvato dalla Conferenza dei Servizi in data 20.01.2014 e ratificato dalla Giunta Provinciale con propria deliberazione n.11 del 24.01.2014 (BURVn.21del21.02.2014).



	+ vincoli della pianificazione superiore (Ambiti naturalistici di livello regionale, centri storici, zona archeologica di Altino, zone umide, Palav, Strada Romana), SIC/ZPS – Cave di Gaggio.
VAS	Nel territorio di Marcon vi sono state delle concentrazioni elevate di CO2. I settori responsabili della presenza nell'aria di elevate concentrazioni di CO2 risultano essere l'industria in senso ampio e quello del trasporto su strada. Il rilevato trend di diminuzione del PM10 nel Comune permette di ipotizzare un ulteriore miglioramento nei prossimi anni.
DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE 2019/2021	<p>Sicurezza urbana: aumentare iniziative per la sicurezza stradale. Sostenibilità urbanistica e qualità della vita. Armonizzazione tra gli insediamenti ed il sistema dei servizi, creando uno scenario territoriale accogliente e soprattutto condiviso dalla comunità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orientamento ad una politica urbana tesa a dare un'identità a piazze e luoghi. <p>Riorganizzazione delle aree verdi e definizione di azioni volte a renderle maggiormente fruibili anche attraverso una nuova strutturazione delle aree giochi.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attenzione e maggiore cura dell'arredo urbano. - Sistemazione spazi pubblici per renderli più accessibili a persone con difficoltà, anziani e bambini. - Priorità ai progetti per l'abbattimento delle barriere architettoniche dei principali luoghi pubblici. <p>Mobilità e ambiente/Piste ciclabili Completamento di Via Dello Sport - Via Molino creando un'alternativa al congestionamento di Viale San Marco. Incentivazione del trasporto pubblico locale finalizzato al miglioramento della qualità dell'aria e a una riduzione della mobilità su gomma. Studio di una nuova rete di collegamenti dei mezzi pubblici al fine di implementare l'uso degli stessi. Completamento della rete di piste ciclabili esistenti per renderle fruibili, in sicurezza ed in collegamento con i comuni limitrofi. Tali obiettivi permetteranno di ridare la giusta importanza al centro del paese. Creazione, potenziamento e finanziamento di iniziative e progetti culturali che prevedano e facilitino il coinvolgimento anche di giovani con disabilità. Sport per tutti Promozione di iniziative per divulgare la pratica sportiva in un'ottica di stile di vita sano e occasione di incontro per una comunità più sostenibile e sana. Politiche educative Attuare un programma organico di manutenzione ordinaria e straordinaria delle scuole, che sia in grado di soddisfare tutte le richieste entro il quinquennio amministrativo. Porre mano ad una riqualificazione delle strutture vista l'obsolescenza di alcune, non più adeguate alle necessità.</p>
VARIANTE N. 3 al piano degli interventi ai sensi dell'art. 18 della l. r. 23 aprile 2004, n. 11 regolamento edilizio e allegato 1 "sussidio operativo per la nuova realizzazione o modifica di accessi carrai".	<p>Art. 60 Barriere architettoniche / Regolamento edilizio</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nelle progettazioni edilizie ed urbanistiche e particolarmente negli edifici e negli impianti collettivi e di uso pubblico e nella progettazione della viabilità, devono essere adottati tutti quegli accorgimenti atti ad eliminare le barriere architettoniche, favorendo l'accessibilità e l'agibilità alle persone fisicamente impedite, attraverso l'impianto di idonea strumentazione tecnica e lo studio di percorsi alternativi. 2. (...) sarà pertanto dedicata particolare cura all'agibilità dei servizi, al dimensionamento ed alla idoneità dei percorsi interni ed esterni, all'accessibilità ed all'uso degli impianti tecnici in genere. 3. Per quanto non esplicitamente previsto da questo articolo valgono le norme di cui all'art. 1 della L.S. 9 gennaio 1989, n° 13 come attuato dal D.M. 236/89 e s.m.i. .
REGOLAMENTO ENERGETICO COMUNALE, 2014	E' uno strumento che punta al conseguimento degli obiettivi europei con la riduzione del 20% delle emissioni di CO2 in atmosfera, riduzione del 20% del consumo di energia, incremento del 20% della produzione energetica da fonte rinnovabile entro il 2020 (V. scuole).
PIANO DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA	Migliorare la sicurezza nel centro e nelle frazioni e riduzione dei consumi energetici. Acquisto di 200 lampioni installati con luci a led, specie nelle periferie (2018)
Pedibus + Gruppi di cammino	Da promuovere e sostenere con l'attuazione del Peba.
Zone 30 istituite	Diffuso e da consolidare con l'attuazione del Peba/Pediplan.



<p>Programma triennale opere pubbliche 2018/2020</p>	<p>Piano di recupero "via Leonardo da Vinci/Piazza Municipio": - acquisizione al patrimonio comunale di aree ed opere di urbanizzazione. Partenariato con Coges Don Lorenzo Milani soc. coop. soc. per "flo2 - progetto invecchiamento attivo".</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manutenzione straordinaria Piazza Mercato: demolizione fontana e formazione nuova pavimentazione. approvazione interventi. - Manutenzione straordinaria centro polivalente De Andre'. Risanamento murature esterne. approvazione interventi.
<p>PTRC della Regione Veneto Adottato con DGR 372 del 17/02/2009</p>	<p>II VENETO REGIONE D'EUROPA</p> <p>La Regione modella le azioni di governi attorno ai seguenti principi europei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coesione economica e sociale; • Sviluppo sostenibile; • Competitività equilibrata per il territorio. <p>Linee guida e obiettivi Generali del Piano:</p> <p>Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow; migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Trama dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti. Crescita sociale e culturale Paesaggio: necessaria concentrazione sui beni paesaggistici da conservare. La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: il primo è quello della funzionalità, il secondo della qualità estetico-architettonica. Si tratta di dare ordine a ciò che fino ad ora si è sviluppato in modo caotico, dal secondo punto di vista di mettere fine ad una disarmonia che colpisce l'osservatore.</p>

Estratto dal PAT del Comune di Marcon

Macro obiettivo del PAT: riqualificazione

La riqualificazione degli insediamenti esistenti viene perseguita dal PAT mediante specifiche azioni di riduzione dell'impatto della circolazione degli autoveicoli sui centri urbani, il recupero dei tessuti edilizi degradati, degli edifici incongrui e delle aree produttive. In particolare si prevedono le seguenti azioni:

1. riduzione dell'impatto del traffico (inquinamento acustico e delle polveri) sui centri abitati mediante l'individuazione di nuovi segmenti di viabilità di connessione territoriale e locale, sia mediante il miglioramento dei punti d'intersezione tra la viabilità territoriale e quello locale e l'adozione di piani di circolazione dei veicoli.
2. Miglioramento della rete dei percorsi ciclo-pedonali interni agli insediamenti, connettendoli e mettendoli a sistema con i percorsi di fruizione turistica e ricreativa del territorio aperto.

Gli Ambiti Territoriali Omogenei individuati dal PAT.

- ATO 1 – ZONA INDUSTRIALE
- ATO 2 – COLMELLO
- ATO 3 – MARCON 1
- ATO 4 – GAGGIO
- ATO 5 – SAN LIBERALE

Strategie del PAT per i singoli ambiti in relazione con il PEBA

Il PEBA indaga gli ambiti urbani di tipo "insediativo residenziale" (ATO 2 Colmello - ATO 3 Marcon - ATO 4 Gaggio) e "agricolo ambientale" (ATO 5 San Liberale), con esclusione della Zona Industriale (ATO1).

ATO 3 – MARCON (l'ambito con maggiore peso nel Peba considerando il numero di abitanti e la concentrazione dei servizi)

- Formazione del quadrante dei servizi pubblici nella parte centrale del Capoluogo, tra Viale San Marco e Via dello Sport, come ambito di localizzazione dei servizi sanitari, culturali e ricreativi.



- Completamento delle polarità dei servizi scolastici e sportivi collegate con il sistema insediativo del Capoluogo e delle frazioni da una capillare rete ciclopedonale.
- Completamento delle Piazze urbane di Marcon Chiesa e Municipio. - Rinnovo della Dorsale urbana di Viale San Marco per dare impulso alle attività commerciali ed alla residenza in città

ATO 4 – GAGGIO

- Rafforzamento del nucleo centrale dell'abitato di Gaggio.
- Tutela e valorizzazione dei corridoi ecologici dello scolo Fossa Storta e del Fiume Zero, come cornice di rilievo paesaggistico.

ATO 5 – SAN LIBERALE

- Rafforzamento del nucleo centrale dell'abitato di San Liberale.
- Tutela e valorizzazione dei corridoi ecologici dei Fiumi Dese, Zero e Fossa Storta come cornice di rilievo paesaggistico; loro connessione con l'ambito del Bosco di Mestre.
- Valorizzazione degli itinerari di visitazione turistica negli ambiti del paesaggio della bonifica, valorizzandone i contesti figurativi ed i cardini figurativi.
- Valorizzazione degli spazi aperti come Parco Energetico.

Gli itinerari ciclopedonali

Migliorare il sistema delle relazioni ciclopedonali del territorio comunale di Marcon, al fine di incrementare le connessioni territoriali, migliorando le relazioni tra i centri abitati, ottimizzando l'accessibilità alle aree di pregio ambientale, ai servizi ed alle centralità urbane.

Presenza di piste ciclopedonali con valore naturalistico e ambientale, lungo via Praello nei pressi dell'oasi naturalistica, e presenza di percorsi ciclabili e pedonali di collegamento tra centri abitati. V. la pista che collega Colmello a Marcon lungo la SP 40. Sempre lungo questa infrastruttura, in corrispondenza di Marcon, e a proseguire lungo via San Marco sono presenti due piste ciclopedonali di rilievo comunale.

Macrobarriere territoriali ⁸individuate

La linea ferroviaria Venezia-Trieste.
L'autostrada A27.
L'autostrada "Passante di Mestre".
La Strada Provinciale SP40.

Circolazione urbana e principali assi stradali

Strade comunali rilevanti e di attraversamento dai maggiori centri insediativi limitrofi ma anche interne al comune stesso: **via Alta** e **via Mattei** che dalla SP 40 raggiungono le aree produttive, ed il polo commerciale a Sud del comune.

Nello specifico, **via Alta** - sia in località Colmello sia in prossimità dell'area produttive e commerciale - e **viale San Marco** sono gli assi interessati da un maggior numero di passaggi giornalieri di veicoli con una media di 11.000/13.000 passaggi. Si tratta di spostamenti che interessano la rete stradale durante il periodo diurno, in relazione agli spostamenti sistematici casa-lavoro.

Gli altri assi indagati presentano valori che si aggirano intorno ai 6.000-7.000 veicoli/giorno. Ancora limitato appare lo sfruttamento dell'asse di via dello Sport, con valori di poco superiori ai 5.000 mezzi. In previsione del completamento dell'asse nord-sud, lungo tale direttrice si può prevedere un aumento significativo del traffico transitante, andando a spostare parte dei flussi che all'oggi transitano lungo viale San Marco.

⁸ Le cosiddette "macrobarriere" sono quegli elementi fisici che delimitano e caratterizzano il territorio (infrastrutture stradali, lottizzazioni estese e recintate, elementi geomorfologici quali fiumi o rilievi) e che costituiscono delle "barriere" solo parzialmente accessibili ai pedoni per mezzo di apposite infrastrutture quali sottopassi, passerelle pedonali, passaggi riservati.



Va considerato come il volume di traffico, oltre a poter creare situazioni di limitazione della capacità trasportistica della rete in corrispondenza dei nodi locali, comporti una riduzione della qualità degli spazi e della vita, evidenziando come tali flussi si concentrino all'interno delle aree residenziali di Marcon. Analizzando il traffico sulla base della matrice Origine/Destinazione si evidenzia come significativo sia il contributo **del traffico in entrata dall'area di Mestre, sia lungo l'asse della tangenziale sia lungo via Altinia-Mattei.**

I flussi provenienti da via Mattei hanno come destinazione principale il centro di Marcon.

Di particolare peso risultano anche i **flussi provenienti dalla direttrice di Mogliano Veneto lungo via Alta**, con flussi pari a circa 4.500 unità/giorno, diretti prevalentemente verso l'area commerciale.



3. Obiettivi/strategie del Peba

- 1- Individuare alcuni percorsi pedonali e spazi pubblici prioritari per programmare interventi di miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza da realizzare nell'arco temporale di 3/5 anni.
- 2- Valutare l'accessibilità degli edifici comunali e delle scuole secondo un approccio "dentro/fuori", individuando gli interventi prioritari per migliorarne l'accessibilità.
- 3- Mappare ed indagare la maggior parte delle aree verdi/giochi (accessibilità, percorribilità, gradi di frequentazione) in modo tale da individuare alcune interconnessioni, dei percorsi alternativi e definire delle priorità d'intervento finalizzate ad una loro fruizione migliore.
- 4- Valorizzare l'attrattività di Marcon attraverso il miglioramento/connessione degli spazi pubblici "piazze, percorsi pedonali, e aree verdi" per creare una città sana, sicura ed a misura di bambini.
- 5- Individuare/valutare le principali fermate di trasporto pubblico (stazione sfmr, autobus ACTV) e le aree parcheggi e di intersambio con verifica degli stalli per parcheggi riservati ai disabili.
- 6- Individuare e valutare alcune "macrozone" più frequentate dai residenti-pedoni (scolastiche, sanitarie, commerciali, ecc.).
- 7- Definire alcune linee guida per la realizzazione degli attraversamenti pedonali e dei percorsi pedonali.
- 8- Definire alcuni indicatori per il monitoraggio dell'accessibilità dei luoghi pubblici e della sicurezza dei pedoni.
- 9- Favorire l'inclusione sociale e territoriale delle persone più vulnerabili (disabili, anziani, bambini) migliorando le connessioni, le relazioni di prossimità e l'accesso agli esercizi commerciali e servizi.

Strategie d'intervento

A. Dentro/fuori gli edifici comunali (v. percorsi casa-scuola)

Rimozione delle barriere architettoniche negli edifici comunali considerando le aree esterne, i parcheggi, le fermate bus ed i percorsi, in una logica di continuità e catena articolata degli spostamenti (dal fuori al dentro).

B. Migliorare le zone 30km/h ed istituire nuove Z30 o Z20

Il limite 30Km/h, non sempre viene rispettato. Perciò le proposte sono finalizzate a rafforzare la sicurezza dei pedoni con ulteriori misure per rallentare le auto ed estendere le zone 30.

L'introduzione di Z20 (cosiddette zone d'incontro) nei piazzali, e nelle aree residenziali/lottizzazioni consente di richiamare ulteriormente la priorità data ai pedoni e di rendere accessibili e sicure le strade alle persone più vulnerabili.

C. Garantire la sicurezza, la visibilità e l'orientamento dei pedoni

Interventi finalizzati a migliorare la leggibilità degli spazi per i pedoni con l'inserimento di segnaletica orizzontale (*street design: disegno di banchine o stampa del simbolo 30*) nelle vie più frequentate.

La sicurezza dei pedoni viene assunta come una priorità. Oltre la questione della sicurezza, la mancanza d'orientamento rappresenta una criticità da affrontare per migliorare l'identificazione delle aree "slow" per una mobilità sicura delle persone più vulnerabili e una guida più responsabile da parte degli automobilisti.



D. Garantire la continuità pedonale collegando gli spazi pubblici (percorsi pedonali, aree verdi, piazze, parcheggi e fermate bus) così da formare una rete interconnessa e rimediare ai problemi puntuali di manutenzione.

Con la rimozione delle barriere architettoniche e delle discontinuità o interruzioni nelle intersezioni (assenza percorso, degrado), la finalità è di pervenire ad una macro azione diffusa di “racordi” nei percorsi ed attraversamenti più importanti.

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 accessibili (Pediplan) senza interferenze (o con meno interferenze possibili) con le piste ciclopedonali o la viabilità; che possa anche connettere e valorizzare le numerose aree verdi in alcune zone.

E. Indagare la fruizione delle aree verdi e individuare delle priorità d'intervento in un progetto di migliore fruibilità, valorizzazione ed ottimizzazione delle stesse aree.

F. Ottenere delle priorità d'intervento condivise

Partire dalle pratiche d'uso nello spazio e del rilievo tecnico per giungere a delle priorità reali condivise, individuando degli interventi tecnicamente fattibili a breve termine ed economicamente sostenibili per l'amministrazione.

G. Individuare azioni di supporto al PEBA

- Educare alla mobilità lenta (propedeutico per realizzare Z20, Z30⁹).
- Promuovere la mobilità pedonale integrata alla mobilità ciclabile come progetto di benessere condiviso per desincrinare l'uso della macchina nei brevi spostamenti.
- Promuovere i percorsi Pedibus.
- Favorire la collaborazione e la formazione dei gestori e proprietari di esercizi commerciali per migliorare l'accessibilità dei locali.
- Favorire l'integrazione delle persone disabili.
- Rafforzare ed integrare il regolamento edilizio in materia di barriere architettoniche ed accessibilità con i principi del design universale.

Il PEBA 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 tener presente che i contenuti del piano vengono definiti e aggiornati in sinergia con il settore della pianificazione urbana, della mobilità, per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale, la moderazione del traffico e le politiche sociali, per le azioni di accompagnamento socio-culturale.

⁹ Si consiglia di prevedere azioni partecipative di coinvolgimento dei cittadini per lo sviluppo delle Z30 e Z20.



4. Individuazione degli spazi pubblici da rilevare

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

1. Le indicazioni dell'amministrazione comunale (programmazione triennale in corso e prevista) e le linee guida del DUP 2019/2021.
2. Le indicazioni di alcuni cittadini incontrati durante l'attività di rilevazione.
3. Le pratiche d'uso dello spazio e la logica di continuità dei percorsi.
4. Il ruolo e la funzione della via nel contesto locale (presenza di spazi o servizi pubblici rilevanti, fermate bus, parcheggi, ecc.).
5. I poli attrattori presenti.

4.1. Principali poli attrattori pedonali

- Le piazze, i cimiteri, le parrocchie e gli assi centrali delle frazioni o le aree densamente abitate (zone condominiali).
- Le aree con negozi (vie commerciali) e servizi (ambulatorio, posta, banche, ecc.).
- Le aree di interesse paesaggistico o ludiche; ad esempio il parco dello Zero o alcune aree giochi situate nelle frazioni.
- Piazza Mercato/ via della Cultura/ via dello Sport: fulcro di servizi.



Parco dello Zero



Parco villaggio Molin



Piazza Mercato



Via della Cultura



4.2. Vie e piazze

	SCHEDA rilievo	SCHEDA progetto
Marcon		
1. Via Alta – tratto 1 – tratto 2	U01	P01-P02
2. Via Boschette– tratto 1– tratto 2	U02	
3. Via della Cultura	U03	
4. Via dello Scoutismo	U04	
5. Via dello Sport	U05	P06
6. Via Don Ballan	U06	P07
7. Via Marmolada	U07	P04
8. Via Meucci – tratto 1– tratto 2	U08	
9. Via Monte Antelao	U09	
10. Via Monte Berico	U10	P03
11. Via Monte Grappa – tratto 1– tratto 2	U11	P05
12. Via Vittorio Veneto	U12	
13. Viale della Repubblica	U13	
14. Viale Molino	U14	P13
15. Viale San Marco – tratto 1 – tratto 2	U15	
16. Viale Trento e Trieste – tratto 1 – tratto 2– tratto 3	U16	P06
Gaggio		
17. Via della Stazione	U17	
18. Via Fermi	U18	P09



19. Via Mattei – tratto 1 – tratto 2 – tratto 3	U19	P10
20. Via Matteotti	U20	
21. Via Porta Est	U21	
22. Viale Trento e Trieste (tratto breve del cimitero)	U22	
S. Liberale		
23. Via Alighieri	U23	
24. Via S. D'Acquisto	U24	
25. Via Morante	U25	
26. Via Toti	U26	
27. Via Zuccarello	U27	
28. Viale Don Sturzo – tratto 1– tratto 2	U28	P10-P11
Colmello		
29. Via Alta	U29	
30. Via Napoli	U30	
31. Via Perugia	U31	
PIAZZE		
1. Piazza Municipio - Marcon	UP1	P12
2. Piazza IV Novembre - Marcon	UP2	P13
3. Piazza Mercato - Marcon	UP3	
4. Piazza Europa - Marcon	UP4	
5. Piazza I Maggio - Gaggio	UP5	P14
6. Stazione SFMR - Gaggio	UP6	
7. Piazza Donatori	UP7	



Via Marmolada



Viale Don Sturzo, S. Liberale



Via Mattei, Gaggio



5.3. Parchi e giardini pubblici

Nel comune di Marcon sono state individuate 30 aree verdi/ giardini pubblici.

La seguente tabella evidenzia le attrezzature presenti in ogni area verde.

I rilievi dell'accessibilità hanno riguardato 20 aree verdi che sono state selezionate considerando i seguenti criteri: dimensione, localizzazione, dotazione di attrezzature e grado di frequentazione.

GIARDINI PUBBLICI	COD. scheda	n. id. mappa	pav.	arredo	giochi	illum.	recinz.
Marcon		VM1/2					
1. Parco dello Zero	V01	1-1		X		X	X
2. Parco via Boschette-via S. Giuseppe	V02	1-3	X	X	X	X	
3. Area verde (fluviale) via Don Ballan	V03	2-1		X	X		
4. Area verde via Cellini	V04	2-7	X	X	X	X	
5. Area verde e giochi via Trento Trieste	V05	2-1		X	X		
6. Area verde non attrezzata via Cairoli	V06	2-2					
7. Area giochi Viale della Repubblica	V07	2-10	X	X	X	X	
8. Area verde/giochi via Meucci	V08	2-6		X	X		
9. Parco Villaggio Molin	V09	1-2	X	X			
10. Parco via Piave via del Vetro	V10	2-8	X	X	X	X	
11. Area verde via Boschette		1-4		X	X	X	
12. Area verde via Diaz		2-3	X	X		X	
13. Giardini piazza Municipio		2-4	X	X			
14. Area verde non attrezzata via Guardi		2-5					
15. Area verde via dello Sport		2-9	X	X	X		
Gaggio		VM3					
16. Area verde via Matteotti (lato cimitero)	V11	1	X	X			
17. Area verde via Trento Trieste	V12	2	X	X	X	X	
18. Area giochi via Fermi	V13	3	X	X	X	X	
19. Area verde via Papa Luciani	V14	5	X	X		X	
20. Area verde non attrezzata via Mattei		4					
San Liberale		VM4					
21. Area verde attrezzata via Morante	V15	1		X	X	X	
22. Area prato via Morante	V16	2		X			
23. Area giochi via Toti	V17	3		X	X	X	
24. Area verde non attrezz. via D'Acquisto		6					
25. Area verde I via Don Sturzo		4					
26. Area verde II via Don Sturzo		5		X			
Colmello		VM5					
27. Area verde e giochi via Napoli	V18	1	X	X	X	X	
28. Area verde e giochi via Alta- via Bari	V19	2		X	X	X	
29. Area verde e giochi via Perugia	V20	3		X	X	X	
30. Area verde via Trieste		4			X	X	



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





1. Gli spazi pubblici

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

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

- GRADO DI PROTEZIONE E SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ E LEGGIBILITÀ DEL PERCORSO
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ, ORIENTAMENTO E SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
- PRESENZA E VALUTAZIONE PARCHEGGI RISERVATI AI DISABILI
- PRESENZA E VALUTAZIONE FERMATE MEZZI PUBBLICI
- RUOLO E FUNZIONE DELLA VIA
- GRADO DI PRIORITÀ PER GLI INTERVENTI

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

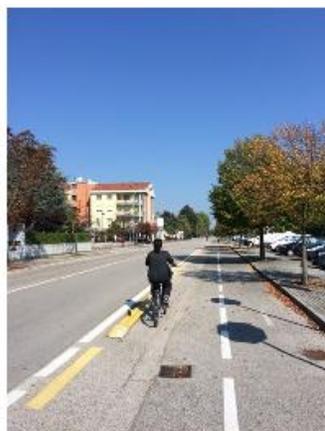
1.1. Grado di sicurezza dei percorsi pedonali

Con riferimento al grado protezione e sicurezza del percorso pedonale, sono state individuate le seguenti categorie:

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



MARCON	Protetto	Parz. protetto	Non protetto	Assente	Pista cicloped
Viale San Marco 1	X				X 2
Viale San Marco 2	X				X
Via Alta 1	X		X	X	
Via Alta 2	X	X		X	X
Via dello Sport	X			X	
Via Della Repubblica					
Via Trento/Trieste 1	X	X	X	X	X
Via Trento Trieste 2					
Via Trento Trieste 3	X		X	X	X
Palladio		Z30		X	
Via Della Cultura	X				
Via Marmolada	X	X		X	
Via Monte Antelao			X	X	
Via Dello Scoutismo	X		x		
Via Meucci	X				
Via Monte Grappa 1	X	X		X	
Via Monte Grappa 1	X	X		X	X
Via Vittorio Veneto	X		X	X	
Via Molino	X	X	X	X	X
Via Boschette	X	X		X	X
Via Ballan	X		X	X	
Via Monte Berico	X	X		X	



Via Dello Sport



Viale San Marco



Via Della Cultura

GAGGIO	Protetto	Parzialm. protetto	Non protetto	Assente	Pista cicloped.
Via Mattei 0	X				
Via Mattei 1	X	X		X	
Via Mattei 2	X				
Via Mattei 3	X	X		X	X
Via Trento e Trieste	X	X	X	X	
Via Fermi 1+2	X	X		X	
Via Fermi 2	X				
Via Della Stazione 1	X	X		X	
Via Della Stazione 2	X				



COLMELLO	Protetto	Parzialm. protetto	Non protetto	Assente	Pista cicloped.
Via Alta	X	X	X	X	X
Via Napoli	X				
Via Perugia	X				

SAN LIBERALE	Protetto	Parzialm. protetto	Non protetto	Assente	Pista cicloped.
Via Don Sturzo 1	X	X	X	X	X
Via Don Sturzo 2	X	X	X	X	X
Via S. D'Acquisto	X		X	X	
Via Zuccarello	X	X			
Via Morante	X				X
Via Toti			X	X	
Via Dante			X	X	



Via Don Sturzo + Via Zuccarello (strada interna) + Via Alta (Colmello)

Le vie residenziali interne strette non presentano particolari problemi di sicurezza pedonale, anche in assenza di percorsi protetti. Alcuni sono già inserite in Z30.
Però sarebbe opportuno creare delle Z30 che garantiscano al pedone la fruibilità della strada in sicurezza e che avvertano il conduttore della condivisione della strada con i pedoni e i ciclisti. La finalità è di migliorare lo spazio a disposizione dei pedoni.

Principali arterie di collegamento trafficate con geometria stradale ampia e rettilinea pongono problemi di velocità e di conseguenza di insicurezza per i pedoni ed i ciclisti.

Alcune vie con degrado dell'asfalto/marciapiedi o pavimentazione

- Via dello Sport
- Via Alta
- Via Trento Trieste
- Via Marmolada
- Via Meucci
- Piazza Municipio
- Monte Berico
- via Mattei - Gaggio
- via Fermi - Gaggio

Vie con presenza di radici degli alberi che limitano o ostacolano la percorribilità

- Via Monte Berigo (Marcon)
- Via Meucci (Marcon)
- Via Marmolada (Marcon)
- Via Mattei (Gaggio)
- Via Don Ballan (Marcon)
- Via Alta (tratto 1)

Vie residenziali interne in cui inserire o rafforzare il limite 30Km

- Tutte le vie residenziali interne nel centro di Marcon e nelle frazioni.
- Monte Antelao, Villaggio, Toti, D'Acquisto, Morante.

Semafori acustici e segnali podotattili

L'insieme dei semafori presenti nel territorio sono dotati di un avvisatore acustico invece la segnaletica podotattile non è sempre presente.



Rilevanti gli interventi podotattili realizzati sulla via Della Cultura ed in alcune nuove lottizzazioni nelle frazioni (San Liberale, Colmello).

1.2. Principali problematiche rilevate

- Problema di manutenzione dei marciapiedi nelle vie con radici sporgenti;
- vegetazione di ostacolo nei marciapiedi (siepi, rami, radici).
- Mancanza di asfaltatura di alcune strade sprovviste di corsie pedonali.
- Insufficienza della segnaletica verticale Z30 per ridurre la velocità dei veicoli e assenza di segnaletica orizzontale¹.
- Strettezza di alcuni marciapiedi.
- Automobili parcheggiate nei percorsi pedonali.
- Interruzioni di alcuni percorsi pedonali.
- Brevi tratti di marciapiedi privati non collegati al percorso pubblico;
- intersezioni con altre vie non raccordate al percorso o assenza di attraversamenti e segnaletica orizzontale/verticale;
- interferenza bici/pedoni nelle piste ciclopedonali promiscue, prive di separazione;
- presenza di attraversamenti stradali con scarsa sicurezza (lunghezza eccessiva, traffico elevato, scarsa visibilità da parte dei conducenti).
- Presenza dei bidoni della spazzatura nei marciapiedi.
- Assenza di linee guide negli attraversamenti per le persone ipo/non vedenti.
- Mancato rispetto dei limiti di velocità da parte degli automobilisti in alcuni assi principali (via Alta, Viale Trento Trieste) e nelle frazioni.
- Limitata accessibilità di alcuni parcheggi riservati ai disabili a causa della loro collocazione.



Viale Molino



Viale Don Sturzo



Via Meucci



via Monte Antelao

¹ La segnaletica orizzontale consente una migliore leggibilità ed identificazione del limite 30/Km/h.

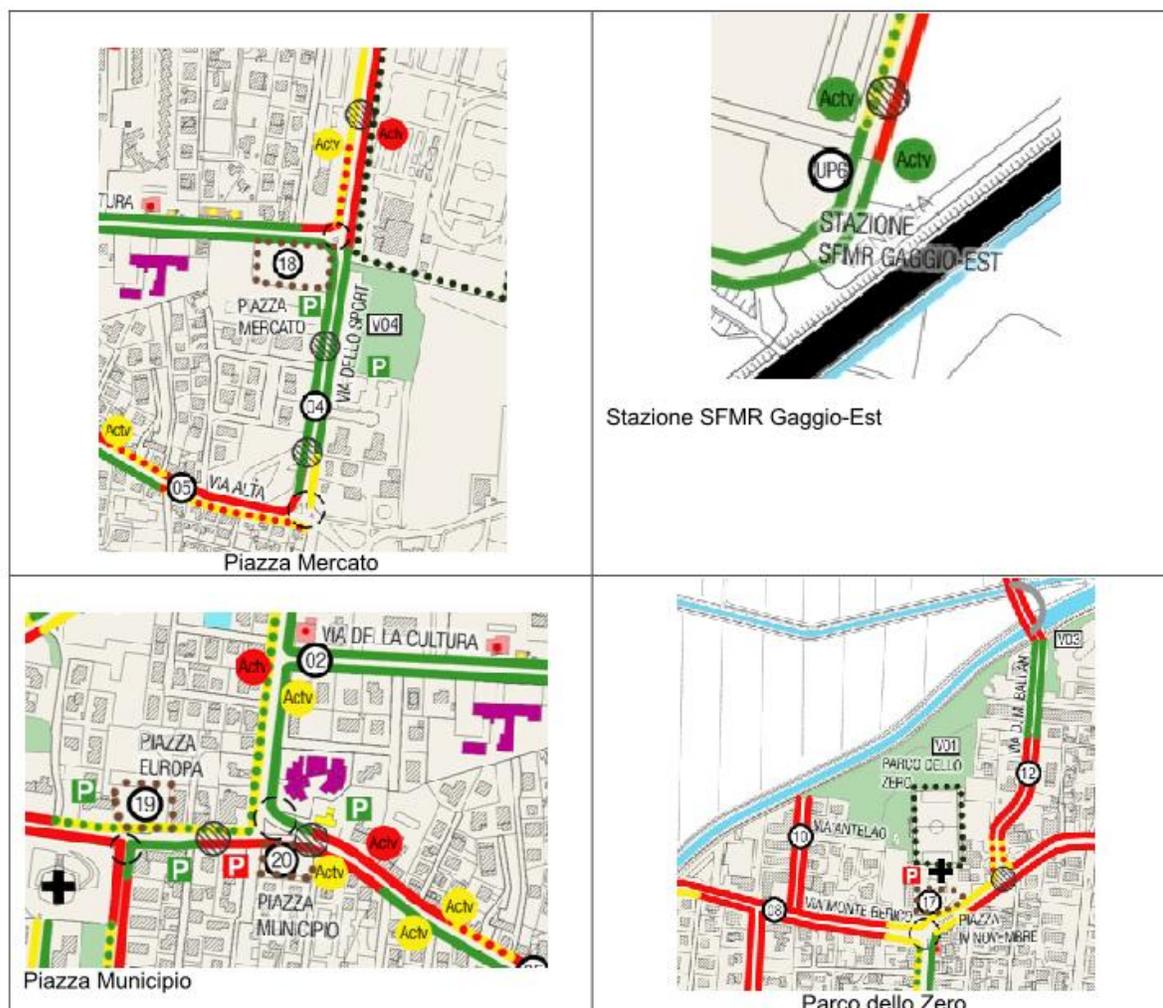


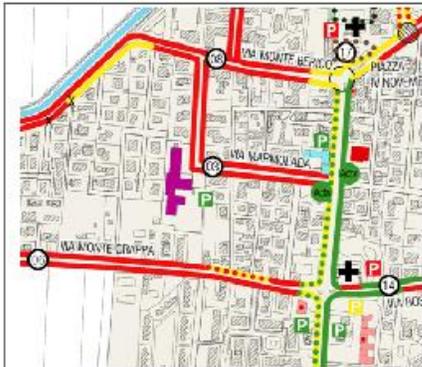
2. Valutazione accessibilità di poli attrattivi, parchi, piazze, ed altri edifici non comunali

2.1. Poli attrattivi e centralità

(stazione/scuola Fermi/Piazza IV Maggio/Piazza Mercato/Distretto ALS/ Chiesa Marcon/municipio)

- Stazione SFMR
- Piazza Mercato+ Via Della Cultura +Viale San Marco
- Piazza del Municipio
- Piazza I Maggio + via Mattei
- Piazza IV Novembre
- Parco Dello Zero

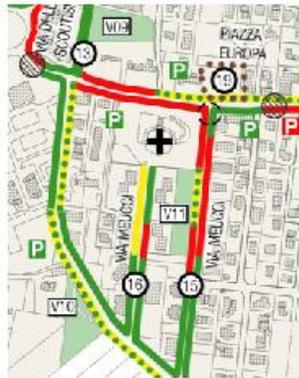




Viale San Marco/Piazza IV Novembre



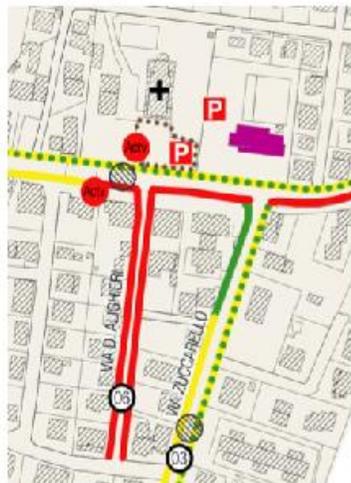
IV Novembre



Via Meucci/area parrocchiale



area attorno al cimitero, Gaggio



Area parrocchiale, San Liberale



Piazza I Maggio/Mattei, Gaggio



2.2. Giardini pubblici

GIARDINI PUBBLICI	Percorso esterno	Accessi	Viale interno	Arredo	Giochi	Parch.	Fermata bus
MARCON Centro							
Parco dello Zero	X	X	X	X	Assente	X	Assente
Viale Trento Trieste	X	X	Assente	X	X	X 2	X
Via Piave	X	X	X	X	X	3 X	Assente
Via F. Cairoli	X	X	X	X	X	2 X	Assente
Via Cellini	X	X	X	X	X	2 X	Assente
Via Don Ballan		X	X	X	Assente	X	SI
via Don Ballan	X	X	X	X	Assente	Assente	Assente
Via Boschette	X	X	X	X	X	Assente	Assente
Via Molino	X	X	X	X	Assente	X	X
Via Meucci	X	X	Assente	X	X	X	X
Via Della Repubblica	X	X	NO	X	X	X	Assente
GAGGIO							
via Perugia	X	X	X	X	X	X	Assente
di fronte cimitero	X	X	X	Assente	Assente	X	SI
Via Fermi (scuola)	X	X	X	X	X	X	X
Oasi LIPU	X	X	X	XX	-	Presente	Assente
Via dello scoutismo	X	X	X	X	Assente		X
Rotonda stazione	X	X	X	X	Assente	Assente	Assente
S. LIBERALE							
Via E. Morante 1	X	X	Assente	X	Assente	X	Assente
Via E. Morante 2	X	X	Assente	X	Assente	X	Assente
Via Toti	X	X	X	X	X	X	Assente
Viale Don Sturzo	X	X	Assente	X	Assente	X	X
COLMELLO							
Via Alta	X	2x	X	X	X	Assente	Assente
Via Napoli	X	X	X	X	X	3 X	Assente
Via Perugia	X	X	assente	X	X	X	Assente

LIPU OASI CAVE GAGGIO

Area naturalistica accessibile alle persone in carrozzina dal 1988, con sentieri, bagni per disabili, accessi capanni di osservazione, batello per la navigazione, guida con scritta in braille.

(NOTA: parte dell' Oasi è accessibile alle persone in carrozzina)





2.3. Piazze

PIAZZE	Raccordata al percorso esterno	Orientamento	Percorso pedonale o corsia	Sosta riservata	Fermata bus	Servizi presenti
Piazza Municipio	✗	✗	✗✗	✗	✗	Municipio, area verde, bar
Piazza Mercato	✕	✗	✗ Attorno alla piazza	✕✕	✗ Via dello Sport	Negozi+mercato ✕
Piazzale Europa	✕	✗	✕	✕ 2	✗	Banca, uffici
Piazza IV Novembre	✕	✗	✗ Non leggibile ma area protetta	✗	✗	Farmacia, chiesa, negozi
Piazza I Maggio Gaggio	✕	✗	✗ parcheggio senza corsia	✗	✗ V. Via Mattei*	Caffeteria Parrocchia Panchine
Galleria Piazza Mercato	✕	✗	✗	✕	✗	Galleria con negozi accessibili

✕ Accessibile - ✗ Parzialmente accessibile - ✗ Non accessibile



2.4. Valutazione accessibilità esterna degli altri edifici pubblici non comunali

Esercizi commerciali, ristoranti-bar

Per effettuare l'indagine è stata selezionata come "area campione" il viale San Marco, in quanto rappresenta la principale arteria stradale con maggiore presenza di attività commerciali del capoluogo.

Il rilievo è riferito alla sola verifica della presenza di scalini superiori a 2,5 cm nell'ingresso esterno del locale.

N. NEGOZI rilevati	32	
N. accessibili	6	19%
N. NON accessibili	26	81%

n. RISTORANTI/BAR rilevati	13	
N. accessibili	4	21%
N. NON accessibili	9	79%



**Per le frazioni, l'area campione individuata è quella di via Mattei a Gaggio
Gaggio centro – Via Mattei**

N. NEGOZI+RISTORANTI BAR rilevati	18
N. accessibili	3
N. NON accessibili	15*

*Nell'80% degli esercizi comunali indagati, la non accessibilità è causata da un dislivello con possibilità di rimozione con un tappettino.

L'accessibilità riferita alle porte d'accesso nei locali dei negozi non è stata valutata.
Su Viale San Marco, gli esercizi commerciali dotati di porte automatiche risultano essere solamente le banche ed il supermercato.

Uffici postali e Cinema multisala

	<i>Percorso esterno</i>	<i>Ingresso scalino/dislivelli</i>	<i>Porta automatica</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Park</i>	<i>Attraversamenti</i>
UFFICI POSTALI viale San Marco 87	✓	✓	✗	si	✓	✓
UFFICI POSTALI via Mattei, Gaggio	✓	✗	✗	✗✗*	✗ Via Ceolin	✗
MULTISALA Gaggio	✓	✓ 2 posti per disabili per sala	✓	✓	✓	–

✗ Fermata Actv ✓ – Fermata ATVO ✗

Luoghi di culto

<i>CHIESA</i>	<i>Accesso esterno</i>	<i>Ingresso</i>	<i>Park</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversamento</i>
Santi Benedetto Cirillo e Melodio, via Meucci 20	✗	rampa	Si X 2	assente	✗
San Giorgio Martire, Piazza IV Novembre 33	✗	rampetta	ASSENTE	Viale San Marco	✓
Chiesa parrocchiale San Liberale, via Don Luigi Sturzo	✗	rampa	ASSENTE	✗ Di fronte	?
Parrocchia S. Bartolomeo Apostolo, Piazza I Maggio Gaggio	✗✗**	Rampa ma gradino ✗	ASSENTE	Via Mattei ✓	✓

** Piazzale chiesa accessibile e pedonale



Farmacie e strutture sanitarie²

FARMACIE	Percorso esterno	ingresso scalino/disliv.	porta automatica	Fermata Actv ³	Sosta	Attraversam.
Viale San Marco 12	A	SI	X	SI	X	X
Viale San Marco 62	A	SI	X	SI	ASSENTE	X
Piazza IV Novembre 28	A	NO	X	SI	ASSENTE	X
Piazza I Maggio 29	A	NO	X	SI	X	X
Viale Don Sturzo 180	A	SI	X	SI	ASSENTE	X
Parafarmacia Via Mattei 1	A	NO	X	NO	X	X
Negoziario sanitaria viale Trento/Trieste Marcon	A	NA	X	NO	Assente	XDa rifare
AMBULATORI E CENTRI SALUTE						
Centro Medico Viale Don Sturzo 80	A	X	X	SI	X	ASSENTE
Sanitaria via Vivaldi 21	A	S	X	NO	ASSENTE	ASSENTE
Distretto Ulss e Consultorio Viale San Marco 76	A	X	X	SI	X	X
Centro medicina via della Stazione	A					
AUSER P.zza I Maggio, Gaggio	A	Rampa lunga	X	SI	X	X

² Individuazione di un' area campione sia in centro che nelle frazioni; il rilievo esterno ha riguardato tutte le farmacie presenti nel comune.

³ Situata nel raggio di 300 metri.



3. Valutazione accessibilità soste riservate disabili e fermate TPL

3.1. Soste riservate disabili nelle aree parcheggio

Il rilievo è stato effettuato selezionando le principali aree a parcheggio nel territorio comunale; nelle aree parcheggio sono stati individuati i parcheggi riservati ai disabili ed effettuata la valutazione rispetto a tre criteri di accessibilità:

- 1) la presenza di segnaletica orizzontale e verticale;
- 2) il corretto posizionamento e dimensionamento dello stallo;
- 3) l'assenza di dislivelli nel percorso di collegamento con il marciapiede.

L'indagine effettuata su 38 aree a parcheggio ha fornito le indicazioni riportate nella tabella.

rif.	NOME / LOCALIZZAZIONE PARCHEGGIO	STALLI Rilevati	STALLI PARCHEGGI RISERVATI DISABILI			
			Rilevati	Val. Acc.	Intervento accessibilità	Intervento segnaletica
MARCON						
01	VIA DELLO SPORT TRATTO1	21	1	A	-	SI
02	VIA DELLO SPORT TRATTO2	94	2	A	-	SI
03	PIAZZA MERCATO	85	1	A	-	SI
04	PARCHEGGI ULSS VIALE S.	18	1	A	-	-
05	POSTE VIALE S. MARCO	18	1	A	-	-
06	VIA BOSCHETTE	35	1	PA	Rif. misure a norma	SI
07	VIA BOSCHETTE RETRO	23	2	NA	-	SI
08	PIAZZA IV NOVEMBRE	-	ASS.		-	-
09	VIA MONTE BERICO	-	ASS.		-	-
10	ROTONDA VIALE TRENTO-	50	1	A	-	SI
11	SUPERMERCATO A&O VIALE	9	1	A	-	SI
12	FARMACIA VIALE S. MARCO	10	1	A	-	-
13	PIAZZA EUROPA	55	2	A	-	SI
14	VIA ALTA TRATTO2	17	1	A	-	SI
15	CHIESA VIA ALTA TRATTO2	-	2	A	-	SI
16	MUNICIPIO VIA ALTA	14	1	A	-	SI
17	PIAZZA MUNICIPIO	17	1	NA	-	SI
18	VIALE REPUBBLICA	12	1	A	-	-
19	SCUOLA INFANZIA VIA	20	1	NA	-	-
20	SCUOLA VIA MARMOLADA	20	1	A	-	-



rif.	NOME / LOCALIZZAZIONE PARCHEGGIO	STALLI Rilevati	STALLI PARCHEGGI RISERVATI DISABILI			
			Rilevati	Val. Access.	Intervento accessibilità	Intervento segnaletica
GAGGIO						
21	ALLA ROTONDA DELLA STAZIONE	30	1	A	-	SI
22	STAZIONE FS	100	5	PA	Taglio	SI
				PA	Taglio	SI
				PA	Taglio	SI
				PA	Taglio	SI
				PA	Taglio	SI
23	AREA GIOCHI VIA E. FERMI	78	4	NA	-	-
				Δ	-	-
				A	-	-
				A	-	-
24	PIAZZA I MAGGIO	-	ASS.		-	-
25	VIA MARIA CALLAS	42	2	NA	-	-
				A	-	-
26	VIA G. MATTEOTTI CIMITERO	115	4	A	-	SI
				A		
				A		
				A		
27	POSTE	10	1	NA	-	-
28	VIA E. MATTEI	6	1	PA	-	-
29	FARMACIA	-	ASS.		-	-
SAN LIBERALE						
30	AMBULATORIO MEDICO VIA D. L. STURZO	-	ASS.		-	-
31	AREA VERDE VIA E. MORANTE	75	2	NA	-	-
				A	-	-
32	AREA VERDE VIA E. TOTI	30	2	A	-	SI
				A		
33	AREA COMMERCIALE VIA D. L. STURZO	-	ASS.		-	-
34	SCUOLA PRIMARIA DANIELE MANIN	28	2	NA	-	-
				NA	-	-
35	CHIESA	-	ASS.		-	-
36	VIA S. D'ACQUISTO	45	3	NA	-	-
				A	-	-
				A	-	-



COLMELLO						
37	VIA NAPOLI	38	3	A	-	-
				A	-	-
				A	-	-
38	VIA PERUGIA	6	1	A	-	-
SOMMA		1.121	53			

Il requisito minimo di norma riferito al numero di stalli riservati ai disabili nelle aree a parcheggio (DM 236/89, art.8.2.3) è di 1 parcheggio riservato ogni 50 stalli.

L'indagine consente di verificare la corretta rispondenza allo STANDARD MINIMO che risulta essere di 23 stalli ($1121/50= 22,4$) a fronte dei 53 stalli effettivamente presenti.

Si riscontra pertanto una buona "copertura" dei parcheggi riservati nelle vie rilevate, sebbene si evidenzia la criticità riferita a numerosi stalli con una collocazione scorretta, riferita alla scarsa protezione, o alla lontananza dal percorso, o alla scarsa visibilità, o alla assenza di raccordi al percorso.

3.2. Fermate autobus ACTV

Nei sopralluoghi urbani sono state individuate 38 fermate della linea ACTV; le fermate sono state valutate rispetto a 3 criteri di accessibilità:

- MOBILITA', cioè la presenza del marciapiede rialzato dalla quota stradale, con larghezza minima del marciapiede di 150 cm, e di un percorso raccordato alla fermata
- ORIENTAMENTO, cioè la presenza di segnale podotattile
- COMFORT, cioè la presenza di pensilina e di panca.

MARCON		Orientamento	Mobilità	Confort
1	Viale San Marco 1 DX (Tratto 1 dal municipio)	X	X	X
2	Viale San Marco 1 SX (Tratto 1 dal municipio)	X	X	X
3	Via Alta 1 DX	X	X	X
4	Via Alta 2 SX	X	X	X
5	Via Alta 1 DX	X	X	X
6	Via Alta 2 DX	X	X	X
7	Viale San Marco 1 (da Trento/Trieste)	X	X	X
8	Viale San Marco 2 (da Trento/Trieste)	X	X	X
9	Viale San Marco 3 (da Trento/Trieste)	X	X	X
10	Viale San Marco 4 (da Trento/Trieste)	X	X	X
11	Via dello Sport SX	X	X	X
12	Via dello Sport DX	X	X	X
13	Viale Trento e Trieste DX (Tratto 2)	X	X	X
14	Viale Trento e Trieste SX (Tratto 2)	X	X	X
15	Viale Trento e Trieste SX (Tratto 3)	X	X	X
16	Viale Trento e Trieste DX (Tratto 3)	X	X	X
17	Via Enrico Mattei tratto 1 DX	X	X	X
18	Via Enrico Mattei tratto 1 SX	X	X	X
19	Via Enrico Mattei tratto 2 DX	X	X	X



20	Via Enrico Mattei tratto 2 SX		X	X
21	Via Enrico Mattei 3		X	X
22	Via Enrico Mattei tratto 0 DX		X	X
23	Via Enrico Mattei tratto 0 SX		X	X

GAGGIO		<i>Orientamento</i>	<i>Mobilità</i>	<i>Comfort</i>
24	Viale della Stazione	X	X	X
25	Stazione 1 DX	X	X	Pens
26	Viale della Stazione	X	X	X
27	Stazione 2 SX	X	X	Pens
28	Via Alta 1 DX (1ma)	X	X	X
29	Via Alta 2 DX (2nda)	X	X	X
30	Via Alta 3 SX (1ma)	X	X	X
31	Via Alta 4 SX (2nda)	X	X	X
SAN LIBERALE		<i>Orientamento</i>	<i>Mobilità</i>	<i>Comfort</i>
32	Cimitero SX/viale Trieste Trento	X	X	X
33	Cimitero DX/ viale Trieste Trento	X	X	X
34	H. Posta SX	X	X	X
35	H. Posta DX	X	X	Pens
COLMELLO		<i>Orientamento</i>	<i>Mobilità</i>	<i>Comfort</i>
36	Via Alta 1 DX/SX - 2 fermate	X	X	X
37	Via Alta 2 DX/SX - 2 fermate	X	X	X
38	Via Alta 3 DX/SX - 2 fermate	X	X	Pens

3.3. Stazione SFMR

	Accessibile	Parzialmente Acc.	Non Acc.	Orientamento
Accesso al binario 1	Rampa	X		X
Accesso al binario 2	Rampa	X		X
Fermata bus	X			X
Parcheggio riservato		X4		
Percorsi esterni	X			X

NOTE: consigliabile la realizzazione di una ciclopedonale fino a Gaggio lungo via della Stazione





4. Edifici comunali

L'elenco degli immobili di proprietà comunale riporta 30 edifici; il rilievo dell'accessibilità ha riguardato 22 edifici con servizi aperti al pubblico, articolati nelle seguenti categorie: uffici e centri culturali associativi; edifici scolastici (esclusi gli istituti superiori); cimiteri ed impianti sportivi.

TIPO	NOME	INDIRIZZO	LOC.	COD.
UFFICI, CENTRI CULTURALI E ASSOCIATIVI				
Sede Municipale	--	P.zza Municipio, 20	Marcon	E01
Biblioteca e Centro Culturale	De Andrè	P.zza IV Novembre, 2	Marcon	E02
Centro Civico e Polizia municipale	Aldo Moro	Via della Cultura, 3	Marcon	E03
Centro Associazioni ex-scuola	--	P.zza I Maggio, 1 - 3	Gaggio	E04
Centro Anziani (dismesso)	--	Via della Cultura, 7	Marcon	E05
EDIFICI SCOLASTICI				
Scuola secondaria di primo grado (ex media)	G. F. Malipiero	Via della Cultura, 12	Marcon	E06
Scuola primaria	G. Marconi	V.le San Marco, 2	Marcon	E07
Scuola primaria	Don Milani	Via Marmolada, 17	Marcon	E08
Scuola primaria	D. Manin	V.le Don L. Sturzo, 101	S. Liberale	E09
Scuola primaria	G. Carducci	Via E. Fermi, 25	Gaggio	E10
Scuola dell'infanzia	Archimede	V.le TN-TS, 38/A	Marcon	E11
Scuola dell'infanzia	Girasole	Via Marmolada, 15a	Marcon	E12
Scuola dell'infanzia	Arcobaleno	Via E. Fermi, 25	Gaggio	E13
Scuola dell'infanzia	Primavera	Via Salvo D'Acquisto, 4	S. Liberale	E14
CIMITERI				
Cimitero Nuovo di Marcon	--	Via Don Ballan	Marcon	E15
Cimitero Vecchio di Marcon	--	V.le San Marco	Marcon	E16
Cimitero di Gaggio	--	V.le Don L. Sturzo	Gaggio	E17
IMPIANTI SPORTIVI				
Impianto Sportivo di Marcon (stadio-campo calcio)	Nereo Rocco	Via dello Sport, 14	Marcon	E18
Palazzetto sport di Marcon	--	Via dello Sport, 12	Marcon	E19
Impianto Sportivo di S. Liberale	--	Via Zuccarello, 42f	S. Liberale	E20
Palestra scuola San Liberale	--	V.le Don L. Sturzo, 101	S. Liberale	E21
Impianto Sportivo di Gaggio	--	Via Fermi, 25	Gaggio	E22
ALTRI IMMOBILI COMUNALI				
Campi da Tennis (gestione privata)	--	Via dello Sport, 16	Marcon	--
Ufficio Tecnico Comunale (non aperto pubblico)	--	Via V. Veneto, 20	Marcon	--
Ex casa del segretario (non aperto al pubblico)	--	P.zza Municipio, 22	Marcon	--
Alloggi per Anziani (residenze autonome)	--	Via della Cultura, 15-17-19	Marcon	--
Ex cucina comunale/centro cottura (non aperto al p.)	--	Via della Cultura, 9	Marcon	--
Distretto sanitario ULSS (gestione ULSS)	--	Viale S. Marco	Marcon	--
Ex sede Protezione Civile (dismesso)	--	Via E. Toti, 2	S. Liberale	--
Ecocentro	--	via Praello	S. Liberale	--

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

- PRESENZA PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI
- ACCESSO ESTERNO
- SERVIZIO IGIENICO
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- FRUIBILITA' DEI PERCORSI INTERNI, VIE D'ESODO



• CORTILI O AREE DI PERTINENZA ESTERNE

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

Per ogni non-conformità /barriera rilevata viene indicato il possibile intervento di eliminazione b.a. con un computo sommario di spesa riferito al singolo intervento.

La scheda dell'edificio riporta inoltre i riferimenti fotografici della barriera, un giudizio sommario sul grado di accessibilità e il grado di priorità d'intervento.

Di seguito la tabella riassuntiva di valutazione dell'accessibilità per ogni categoria di indagine, secondo tre livelli: verde= accessibile; giallo= parzialmente accessibile ovvero necessità di limitati interventi di adeguamento; rosso= non accessibile ovvero non a norma o presenza di gravi elementi di inaccessibilità.

			PARCH. RISERV.	FERMATA BUS	ACCESSO	SERVIZI IGIEN.	COLL. VERTICALI	FRUIBILITA' E EMER.	CORTILE O AREA EST.
UFFICI, CENTRI CULTURALI E ASS.									
E01	Sede Municipale	Marcon							parch
E03	Centro Culturale - Biblioteca	Marcon							
E02	Centro Civico - Sala Consigl. - Polizia	Marcon							
E04	Centro Associazioni ex-scuola	Gaggio							ghiaia
E05	Centro anziani (dismesso)	Marcon							bocce
EDIFICI SCOLASTICI									
E06	Scuola secondaria 1° grado (media)	Marcon							percorsi
E07	Scuola primaria (elementare)	Marcon							
E08	Scuola primaria (elementare)	Marcon							
E09	Scuola primaria (elementare)	S. Liberale							acustica
E10	Scuola primaria (elementare)	Gaggio							
E11	Scuola dell'infanzia	Marcon							acustica
E12	Scuola dell'infanzia	Marcon							
E13	Scuola dell'infanzia	Gaggio							acustica
E14	Scuola dell'infanzia	S. Liberale							sicurezza
CIMITERI									
E15	Cimitero Nuovo di Marcon	Marcon		assente					
E16	Cimitero Vecchio di Marcon	Marcon							
E17	Cimitero di Gaggio	Gaggio							
IMPIANTI SPORTIVI									
E18	Impianto Sportivo Marcon (stadio)	Marcon							
E19	Palazzetto dello sport di Marcon	Marcon							
E20	Impianto Sportivo di S. Liberale	S. Liberale							
E21	Palestra scuola Manin	S. Liberale							
E22	Impianto Sportivo di Gaggio	Gaggio							



5. Priorità d'intervento

5.1. Spazi pubblici

La scelta delle priorità considera quattro parametri:

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

Con riferimento al "rilievo tecnico", i criteri considerati riguardano le condizioni di sicurezza del percorso e degli attraversamenti presenti, lo stato di manutenzione e le discontinuità eventualmente presenti nella pavimentazione, la presenza o meno di linee guida ed elementi di orientamento.

Il punteggio cumulativo attribuito alla via non è un dato stabile e quindi potrà diminuire o aumentare nel corso del tempo; ad esempio potrebbe diminuire a seguito di interventi che migliorino la sicurezza e l'accessibilità dello spazio considerato. Oppure il punteggio potrebbe aumentare con:

- la collocazione di un servizio importante, o un nuovo insediamento urbano residenziale e/o commerciale che fa crescere l'utenza nella via o la popolazione residente;
- ulteriori segnalazioni da parte della cittadinanza riguardanti problemi di manutenzione dei percorsi o scarse condizioni di sicurezza.

<i>Criteri per il calcolo delle priorità negli SPAZI URBANI</i>	<i>punteggio max assegnabile</i>
RILIEVO TECNICO: non accessibilità e/o insicurezza	3
Servizi/uffici pubblici, parcheggi, aree gioco, piazze, luoghi di culto o associativi	2
Supermercati, negozi o presenza di negozio di prossimità (panificio, alimentare...)	3
Presenza edifici scolastici, o municipio, o cimitero	3
Presenza servizi per disabili-anziani: ambulatori, casa riposo, farmacia	3
Segnalazioni pervenute (da 0 a 4)	4
Lavori previsti e/o nuove urbanizzazioni	3
Percorso rilevante/frequentaz. scolastica, commerciale, podistica, paesaggistica	3
Presenza fermata bus scolastico o bus di linea o Pedibus o car pooling scuola	2
SOMMA	26

Il punteggio massimo assegnabile è 26 punti; si considera rilevante oltre 11 punti.

Un punteggio basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede ma se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria.



Sono comunque situazioni di contesto da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via scarsamente urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o dei residenti potrà diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione il “punteggio tecnico”, che fornisce elementi conoscitivi che riguardano esclusivamente le condizioni di accessibilità del percorso, estrapolato dalle considerazioni di contesto.

Viceversa, un punteggio alto non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità. Un punteggio alto può sottolineare l'importanza del ruolo della via nel contesto locale (presenza di commerci, servizi, ambulatori, scuole, ...). In questo caso sarà utile verificare il punteggio dei criteri 1 e 5 (rilievi e segnalazioni).

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

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

PRIORITA' D'INTERVENTO PER GLI SPAZI PUBBLICI

NOME VIA	PUNTEGGIO TECNICO	PUNTEGGIO TOTALE
CAPOLUOGO		
Via Alta 1	3	21
Via Marmolada 1	3	14
Via Alta 2	1	9
Via Molino	2	16
Viale San Marco 1	1	17
Via le San Marco 2	0,5	13,5
Via Della Cultura	0,5	13,5
Via Trento Trieste	2	10
Via Don Mariano Ballan	2,5 / 3	10,5 / 11
Via Dello Sport	1,5	11,5
Via Meucci 2	1,5	6,5
Viale Trento Trieste 3	1,5	8,5
Via Meucci	2	9
Via Vittorio Veneto	1,5	8,5
Via Monte Grappa 2	2	8
Via Monte Grappa 1	3	7
Via Monte Antelao	1,5	6,5
Via Monte Berico	2,5	10,5
Via Boschette 1	2	6
Via Boschette tratto 2	0,5	4
Via dello Scoutismo	–	4



SAN LIBERALE		
Via Zuccarello	2,5	8,5
Viale Don Sturzo tratto 2	1,5	16,5
Via D'Acquisto	1	9
Via Toti	2	7
Viale Don Sturzo tratto 1	3	4
Via Dante	3	10
Via Morante	-	4
GAGGIO		
Via Mattei tratto 2	1	17
Via Mattei tratto 3	1,5	14,5
Via Fermi tratto 1	3	13
Viale Trieste Trento tratto	2,5	12,5
Via Della Stazione	1	14
Via Fermi tratto 2	0,5	10,5
Via Mattei tratto 0	-	9
Via Mattei tratto 1	1,5	8,5
Via Porta Est	-	8
Via Matteotti	1,5	9,5
COLMELLO		
Via Alta Tratto 3	1,5	13,5
Via Perugia	-	4
Via Napoli	-	4

<i>PIAZZA</i>	<i>PUNTEGGIO TECNICO</i>
Piazza Municipio	2
Piazza IV Novembre	1,5/ 2
Piazza I Maggio	1,5
Piazza Europa	0,5
Piazza del Mercato	0,5



5.2. Edifici comunali

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

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

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

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

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

	<i>Criteri per il calcolo delle priorità negli EDIFICI</i>	<i>punteggio max assegnabile</i>
1	Edificio d'interesse strategico (scuola, cimitero, parchi, ambulatorio, anagrafe, ecc.)	4
2	Rilievo tecnico	3
3	Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1
4	Segnalazioni pervenute da portatori d'interesse o cittadini	1
5	Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	1
	SOMMA	10

PRIORITA' D'INTERVENTO PER GLI EDIFICI COMUNALI

COD	Nome edificio	PUNTEGGIO
UFFICI, CENTRI CULTURALI E ASSOC.		
E01	Sede Municipale	5
E03	Centro Culturale - Biblioteca	4
E02	Centro Civico- Sala Consigliare- Polizia	5
E04	Centro Associazioni ex-scuola	4
E05	Centro anziani (dismesso)	2
EDIFICI SCOLASTICI		
E06	Scuola secondaria di 1° grado (media)	5
E07	Scuola primaria (elementare)	5
E08	Scuola primaria (elementare)	5
E09	Scuola primaria (elementare)	5
E10	Scuola primaria (elementare)	5
E11	Scuola dell'infanzia	3
E12	Scuola dell'infanzia	3
E13	Scuola dell'infanzia	4
E14	Scuola dell'infanzia	4
CIMITERI		
E15	Cimitero Nuovo di Marcon	4
E16	Cimitero Vecchio di Marcon	3
E17	Cimitero di Gaggio	5



IMPIANTI SPORTIVI		
E18	Impianto Sportivo Marcon (stadio)	3
E19	Palazzetto dello sport di Marcon	2
E20	Impianto Sportivo di S. Liberale	2
E21	Palestra scuola Manin	3
E22	Impianto Sportivo di Gaggio	2





PARTE 3 – PROGETTAZIONE, COMPUTO INTERVENTI, ATTUAZIONE





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

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

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

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

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

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
__A__ ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente per un disabile motorio?	rendere complanare un percorso.	raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso, collegamento di percorsi interrotti.
__B__ ORIENTAMENTO E VISIBILITA'	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? Il percorso è visibile da tutti?	segnalare e fornire indicazioni sulla direzione e/o sulle interferenze presenti nel percorso. Migliorare orientamento e visibilità.	segnaletica, collegamento percorsi, parapetti, paletti; contrasto cromatico pavimentazione. Arredo, elementi o soste da rimuovere per garantire visibilità. Potenziamento illuminazione.
__C__ SICUREZZA	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	separare il percorso dalla carreggiata e/o limitare la velocità degli automezzi ed ev. consentire l'uso pedonale della carreggiata nelle zone residenziali.	segnaletica, separazione corsie con paletti o cordoli, interventi di moderaz. traffico (Zone 30 o 20, restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione, ect.
__D__ COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	migliorare la continuità, la larghezza, i materiali e le dotazioni di un percorso e/o di uno spazio.	collocazione panchine, posa corrimano, pavimentazione, interventi di moderaz. traffico (V. sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità).

1.1. Qualificazione dei percorsi pedonali



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

dispositivo / elemento	Immagine/ note	
SEGNALETICA ORIZZONTALE per identificazione del percorso		
ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo "Street Print")		
ELEMENTI RETTORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"		
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	<div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div data-bbox="475 1161 667 1188">percorso pedonale</div> <div data-bbox="719 1161 911 1188">fermata scuolabus</div> <div data-bbox="963 1161 1081 1188">attenzione</div> <div data-bbox="1206 1161 1292 1188">pericolo</div> </div> 	
SEGNALI TATTILOPLANTARI		

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



PALETTI
PARAPEDONALI per
individuazione zona di
attestamento
nell'attraversamento



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

PALETTI
PARAPEDONALI per
delimitazione del
percorso



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

CORDOLI di
separazione delle
corsie



In calcestruzzo o in PVC

PAVIMENTAZIONE
betonelle o porfido



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

ATTRAVERSAMENTI
RIALZATI



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



1.2. Tipologia interventi

In ambito urbano, gli elementi determinanti per favorire la mobilità pedonale riguardano la complanarità del percorso, la sicurezza determinata dall'assenza di interferenze con altri mezzi e la chiara identificazione del percorso pedonale.

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

1 **Manutenzione della pavimentazione**

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

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

2 **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 podotattile.

3 **Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale**

Descrizione: situazione riscontrabile in ambito urbano nel caso in cui i percorsi su entrambi i lati della strada siano stretti; per garantire la continuità del percorso solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via.

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

4 **Separazione del percorso pedonale dalla carreggiata¹ e della pista ciclabile**

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

Intervento: separazione dalla carreggiata con segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico.

Per la separazione fra ciclisti e pedoni, l'intervento minimo – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista - consiste nell'inserire la striscia/segnaletica orizzontale.

5 **Realizzazione o rifacimento marciapiedi o percorsi pedonali**

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

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

6 **Regolarizzazione delle pendenze**

¹ Il restringimento della carreggiata stradale deve prevedere la larghezza minima della corsia di 2,75 m, e larghezza complessiva della carreggiata 5,50 m misurata dal centro delle strisce (v. norme attuazione CdS); nel caso in cui è previsto il passaggio di autobus, la larghezza della corsia stradale è di 3,50 m.



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

Intervento: correzione planialtimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

7 Qualificazione degli attraversamenti pedonali

Descrizione: è riferito al miglioramento della fruibilità, sicurezza e accessibilità del percorso pedonale nei punti critici 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.

8 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 podotattile.

9 Realizzazione di Z30 o Z20

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

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

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

Solitamente nel PEBA sono previsti interventi puntuali e di miglioramento dell'esistente tali da consentire un'economia della spesa e un'esecuzione in tempi brevi, in alternativa a interventi estesi sulla carreggiata quali ad es. la riqualificazione della via, la realizzazione di marciapiedi o di nuova pavimentazione. Gli interventi puntuali sono generalmente riferiti alla rimozione dello scalino o di un arredo fisso, al rafforzamento della segnaletica verticale e orizzontale per i pedoni, alla realizzazione di corsie pedonali protette con paletti o le transenne parapetonali, o ancora al miglioramento degli attraversamenti e all'introduzione di limiti di velocità a 30 o 20 km/h. Infine la rimozione di alcune soste collocate lungo le strade rappresenta una soluzione a costo zero per ricavare spazio per i pedoni².

² Sconsigliato il posizionamento di soste a prossimità degli attraversamenti pedonali.



1.3. Orientamento per le persone disabili

L'ambiente di uno spazio urbano comprende l'insieme degli elementi fissi (geometria di strade e percorsi, configurazione dello spazio edificato, design e arredo urbano, segnaletica, colori, materiali) e degli elementi mobili (le persone, gli animali, i ciclisti e motociclisti, i veicoli). La leggibilità dello spazio è pertanto correlata ad una scenografia fissa ed a degli elementi mobili.

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

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

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno e i comportamenti andranno adeguati alla situazione (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento).

Per un non vedente sarà la memoria e la sua capacità ad udire, sentire e intercettare l'ambiente con i piedi, il bastone o il cane guida che gli consentiranno di muoversi, orientarsi ed adoperare i corretti comportamenti a seconda dei luoghi e della situazione. La leggibilità dell'ambiente verrà acquisita con la memorizzazione del percorso, anche previo un corso di orientamento alla mobilità nei percorsi giornalieri (casa, scuola, lavoro, spese) compiuti dal singolo soggetto.

In ogni spazio pubblico, la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni sul contesto attraversato e la "messa in situazione".

Per evitare la sensazione di disorientamento la segnaletica deve pertanto essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato frequentemente in ambito urbano è la sovrabbondanza della segnaletica verticale per gli automobilisti a scapito di quella pedonale ed orizzontale per gli altri utenti.

Orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti³

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

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

Integrazione di guide artificiali: pavimentazione differenziata (percorsi tattili o Loges), avvisatori acustici per l'orientamento e per la segnalazione di fonti di pericolo, mappe tattili di

³ V. Paragrafo 1.6 "Segnaletica per persone ipo vedenti e non vedenti".



rappresentazione dei luoghi con scritte in braille o messaggio vocale, numerazione in rilievo e braille. Da evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

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

Segnali «tattili»: da posizionare all'altezza di un passaggio pedonale; ad un'intersezione o attraversamento, davanti a un ostacolo; su un percorso per indicare una fonte di pericolo; all'altezza dei bancomat, della posta, del municipio, di edifici importanti o di una fermata di trasporto.

Le strisce tattili sono piccole piattaforme colorate, messe per terra in modo da formare una grossolana «T» di circa un metro quadrato di grandezza, ricoperta di elementi a sbalzo individuabili da un non vedente con il bastone. Per la scelta dei colori, dei materiali e la tipologia del sistema vanno presi in considerazione il contesto, i vincoli, l'aspetto estetico e la fruibilità dell'intervento.

Orientamento delle persone sorde-mute

La persona sorda necessita di un ampio campo visivo sia negli spazi chiusi che aperti. Non potendo udire voci e rumori, la segnaletica deve essere immediata, corretta e collocata nel posto giusto.

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

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

Orientamento delle persone con problema cognitivo

Il linguaggio PECS: la semplicità di lettura dell'ambiente e la sua sicurezza porta beneficio a tutti ed in particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

Per l'informazione e l'orientamento, il linguaggio PECS è un "Sistema di comunicazione mediante scambio per immagini" che si propone di sviluppare la comunicazione funzionale e la comunicazione come scambio sociale. È un linguaggio adoperato con le persone autistiche che andrebbe usato in ambienti specifici.

Si tratta di rappresentare con delle immagini le diverse situazioni anche in sequenze. È un linguaggio che potrebbe essere introdotto in alcuni luoghi come i parchi giochi, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole, i parchi, l'anagrafe, ecc.



Nota: il parametro della sicurezza costituisce un parametro centrale per agevolare l'orientamento delle persone.

1.4. Segnaletica per persone ipo vedenti e non vedenti ⁴

Negli attraversamenti pedonali solitamente le linee guida naturali costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida in grado di migliorare l'accessibilità per le persone con deficit visivo (V. anche capitolo "Leggibilità e orientamento"). La segnaletica tattilo plantare, o podotattile, a seconda del contesto, va realizzata con pavimentazioni in rilievo costituite da piastrelle in gres, o da bande adesive in gomma, o in pietra naturale e con diversi cromatismi con lo scopo di ottenere un forte contrasto per facilitare la loro visibilità. Generalmente negli attraversamenti viene usato il "codice di arresto-pericolo" (pavimento a bolle) sull'intera larghezza della zona di attestamento e il "codice a rilievo" (pavimento a righe) nel marciapiede, in corrispondenza della prosecuzione trasversale della zona di attestamento.

Sistema LOGES (Linea di Orientamento Guida E Sicurezza)

Il sistema Loges fornisce informazioni direzionali attraverso quattro canali differenti:

- il senso cinestetico e quello tattilo plantare;
- il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco);
- l'udito;
- il contrasto visivo-cromatico.

PERCORSI TATTILOPLANTARI

I percorsi guida a terra, rappresentano una indicazione negli spazi aperti per le persone con disabilità visiva. Il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo plantare, l'utilizzo del bastone bianco e del contrasto cromatico tra il percorso ed il resto della pavimentazione. I muretti o i cordoli delle piste sono delle guide "naturali", il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico parallelo. Il bastone bianco viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza dalle speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le già descritte guide naturali. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza degli attraversamenti pedonali o dell'ingresso a specifici luoghi pubblici. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile per cui è necessario fornire un'indicazione con l'apposito segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada, in quanto potrebbe non accorgersi di trovarsi sulla carreggiata in mezzo al traffico. Per questi casi ed altri, ci si propone di installare 2 tipi di codici, inseriti nella pavimentazione:

- Codice "direzione rettilinea" (superficie con righe in rilievo), utilizzato in modo da essere intercettato in prossimità degli attraversamenti pedonali e della fermata autobus.

⁴ L'ipovisione è una condizione di acutezza visiva, di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare notevoli conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138 del 3 aprile 2001 introduce una classificazione per le minorazioni visive in 3 classi.



- Codice “pericolo valicabile” o “arresto pericolo” (superficie con bolle in rilievo), utilizzato negli attraversamenti pedonali, in prossimità dell’area di sosta autobus, e nell’area di attraversamento onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale o ad interferire con le biciclette.

Loges Vet evolution

Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema “Loges vet evolution” (promosso dall’Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilopiantari integrati da microchips del tipo “trasponder”.

I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone “ricetrasmittitore” (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepite dallo smartphone del non vedente, che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilopiantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso il messaggio vocale del telefono.

Interventi previsti nel Comune di Marcon per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti

Il piano prevede la posa di segnali tattilopiantari negli attraversamenti pedonali delle vie più frequentate e trafficate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei cimiteri, dei servizi pubblici, dei parchi urbani e delle fermate di autobus. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo alcune priorità evidenziate e le indicazioni emerse.

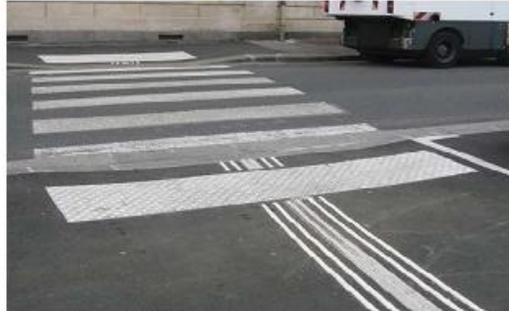
Vie interessate prioritariamente dalla installazione di segnali tattilopiantari negli attraversamenti pedonali del capoluogo e delle frazioni:

- Via Alta
- Via Ballan
- Via Molino
- Via dello Sport
- Viale San Marco
- Via Trento Trieste
- Via Meucci
- Via Mattei+ area cimiteriale
- Via Fermi

Oltre ai segnali tattili, si prevede di qualificare gli attraversamenti con la posa di paletti parapedonali con pomo bianco. In fase di esecuzione di tali interventi, è auspicabile il coinvolgimento di persone ipovedenti presenti nel territorio; l'ufficio tecnico potrà eventualmente rivolgersi all'Inmaci (Roma) o alla delegazione provinciale di Mestre dell'Unione Ciechi e Ipovedenti che offre a titolo gratuito consulenze in materia di accessibilità sia per gli interventi (realizzazione di percorsi tattili, pannelli e mappe tattili) sia per attivare convenzioni riguardanti servizi di assistenza alle persone ipo/non vedenti in alcuni luoghi pubblici (sportello URP, municipio, teatro,...).



Contrasto cromatico nel marciapiede a raso come linea guida per l'attraversamento e il cambio di direzione



Zona di attestamento con strisce tattili bianche (tipo adesivo)



1.5. Marciapiedi e pavimentazioni

Allargamento marciapiedi o delimitazione banchina stradale

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

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

Laddove la carreggiata abbia una larghezza minima di 5,50 mt, si prevede la realizzazione di un marciapiede oppure la delimitazione e allargamento della banchina con la sua eventuale separazione con e paletti o transenne parapetonali e/o evidenziatori "occhi di gatto".

Regolarizzazione della pavimentazione

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

Nelle superfici in asfalto, il degrado provoca sconnessioni e fessure; in questi casi si prevede la fresatura e il rifacimento della pavimentazione con binder superficiale.

I percorsi con canalette podotattili (v. via della Stazione - tratto 1- a Gaggio) risultano poco percorribili e possono rappresentare un pericolo di inciampo per alcune persone anziane o di ribaltamento per le carrozzine.

Dal punto di vista progettuale l'uso di materiali in rilievo, come ad esempio l'acciottolato, è da impiegare come bordo laterale a percorsi larghi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo come pavimentazione a causa della scivolosità⁵.

Nuova pavimentazione con masselli in calcestruzzo o pietra naturale

Per migliorare l'accessibilità e la sicurezza stradale una soluzione efficace e consigliata per qualificare l'ambito dei centri storici e piazzali/aree importanti (chiesa, biblioteca, ecc), è rappresentata dalla pavimentazione in masselli. Tale intervento prevede l'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada⁶. Poiché tale intervento richiede apposite

⁵ in particolare gli anziani sono soggetti con maggiori problemi di equilibrio che si possono manifestare nella percorrenza di pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, elementi sconnessi.

⁶ Una pavimentazione colorata o in masselli trasmette all'automobilista la percezione di trovarsi in un "ambito pedonale" e lo induce ad assumere un comportamento di attenzione nei confronti dell'ambiente e dei pedoni.



progettazione e ha costi rilevanti rispetto ad altri tipo d'intervento⁷, la pavimentazione può essere realizzata puntualmente solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali in modo tale da conferire continuità al percorso pedonale.

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

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

Nota: v. strade principali di attraversamento a Colmello e San Liberale.

1.6. Attraversamenti pedonali

E' sempre in corrispondenza degli attraversamenti pedonali che si verifica una quota consistente degli incidenti che coinvolgono dei pedoni (tra il 25 % ed il 30%).⁸

Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nelle città più piccole, si osserva una situazione più elastica e si rileva che molti pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento con tutti i rischi intercorsi (v. frazioni).

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

Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti di una lunghezza eccessiva (ad es. via Alta, via Trento Trieste) costituiscono degli ostacoli per gli spostamenti pedonali in sicurezza.

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

DEFINIZIONI E PRESCRIZIONI DI NORMA

Codice della Strada

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

⁷ Per evidenziare l'ambito pedonale può essere prevista la colorazione della pavimentazione, una alternativa economica e di immediata realizzazione rispetto alla pavimentazione in masselli; la pavimentazione liscia e complanare risulta essere più adatta per l'utenza disabile.

⁸ Cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito di "EuroTEST", programma europeo di tutela degli utenti della strada.



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

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

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

Dimensioni: Larghezza strisce non inferiore a 2,50 m sulle strade locali e su quelle urbane; ed a 4 m su tutte le altre tipologie di strada.

Dm 236/89, art. 4.2.1. "Ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote."

Gli attraversamenti pedonali sono le parti della carreggiata dedicate al transito dei pedoni per collegare tra loro i marciapiedi sui lati opposti e dare continuità ai percorsi pedonali.

Il loro scopo è quello di "raggruppare" i pedoni in luoghi riconoscibili da parte del guidatore il quale deve dare la precedenza al pedone in procinto di attraversare la strada. Gli attraversamenti pedonali possono essere considerati un sistema per ridurre la velocità dei veicoli, sia con la segnaletica che attiva l'attenzione dell'automobilista, sia con la eventuale messa in opera di elementi fisici sulla carreggiata (es. il restringimento della carreggiata e/o il rialzo della sede stradale che funge da dosso artificiale). Un attraversamento stradale può inoltre essere composto da altri elementi in base alle condizioni di sicurezza che si vogliono conseguire, in rapporto alle condizioni di traffico veicolare della strada ed al contesto attraversato.

Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

Le zebrature possono essere realizzate con diverse modalità:

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

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

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

RIDUZIONE LUNGHEZZA

Occorre considerare che per le persone disabili, un bambino o un anziano, un attraversamento stradale di oltre 6 metri (e anche meno) può rappresentare un percorso impegnativo. Poiché la

normativa non regola questo aspetto, sarà il tecnico a valutare i possibili interventi per migliorare la percorribilità e la sicurezza di tale percorso stradale. Nelle strade larghe e con traffico veicolare elevato, la sicurezza può essere migliorata riducendo il percorso dell'attraversamento con due possibili interventi:

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

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



ATTRAVERSAMENTO RIALZATO

Prima di realizzare l'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) occorre valutare il contesto, considerando l'eventuale disagio che la piattaforma può generare per i passeggeri di autobus o per i mezzi di soccorso oppure per genitori con i passeggini, i quali in assenza di un marciapiede si trovano davanti ad una barriera che interrompe il percorso.

L'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento pedonale è consigliato nelle zone molto frequentate (scuole, centro storico, zone residenziali)⁹.

DIFFERENZIAZIONE CROMATICA E ILLUMINAZIONE

La colorazione blu con strisce bianche, consente di dare continuità al percorso e conferire la continuità e la visibilità dell'incrocio stradale.

⁹ Per le caratteristiche geometriche e dimensionali degli attraversamenti pedonali rialzati v. "Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" Circ. Min. LL.PP. 3698 del 8/06/2001.



Attraversamento cromatico



Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione



illuminazione "smart" (Spagna)



illuminazione perimetrata

L'illuminazione notturna è indispensabile per segnalare la presenza del pedone e fare rallentare le macchine.

ATTRAVERSAMENTI SEMAFORIZZATI

Gli attraversamenti semaforizzati devono essere attrezzati con i seguenti dispositivi:

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

PALETTI (O TRANSENNE) PARAPEDONALI

La funzione del paletto parapedonale è molteplice:

- delimitare fisicamente un'area pedonale;
- impedire la sosta agli automezzi;
- fornire un supporto di appoggio alle persone.

Il paletto non può comunque essere sostitutivo ad una barriera di sicurezza stradale. Solitamente l'elemento è realizzato in alluminio verniciato, dotato di adesivo catarifrangente e di calotta colorata all'estremità superiore. La scelta del tipo di elemento tra le molteplici tipologie in commercio, comprende le seguenti caratteristiche:

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

Una possibile criticità nella messa in opera del paletto a fianco della carreggiata è riferito ad un suo eventuale abbattimento da parte degli automezzi. Per evitare il danneggiamento dei paletti si propongono alcune soluzioni:



- individuare la tipologia idonea ed accompagnare la messa in opera con misure per la moderazione del traffico;
- evidenziare l'elemento con inserti catarifrangenti e/o verificare l'adeguata illuminazione dell'area;
- allontanare l'elemento dalla carreggiata e/o installare elementi paracarro.

Paletti para-pedonali con pomo bianco

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

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

Il parametro "sicurezza" rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili e fruibili gli spazi pubblici poiché favorisce la mobilità e l'autonomia di numerose persone (soggetti con problemi cognitivi, ipo/non vedenti, anziani e bambini).

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

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

- Interventi di moderazione del traffico, riferiti alla velocità degli automezzi e alla loro diminuzione nella strada.
- Realizzazione di infrastrutture inclusive per il trasporto e la mobilità dei pedoni (percorsi, fermate TPL, parcheggi, passerelle, ecc.).
- Interventi per la segnalazione e la visibilità dei pedoni nello spazio pubblico.
- Interventi per l'educazione alla mobilità sostenibile ed inclusiva.

La tutela del pedone e la “Carta Europea dei diritti del pedone”

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

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

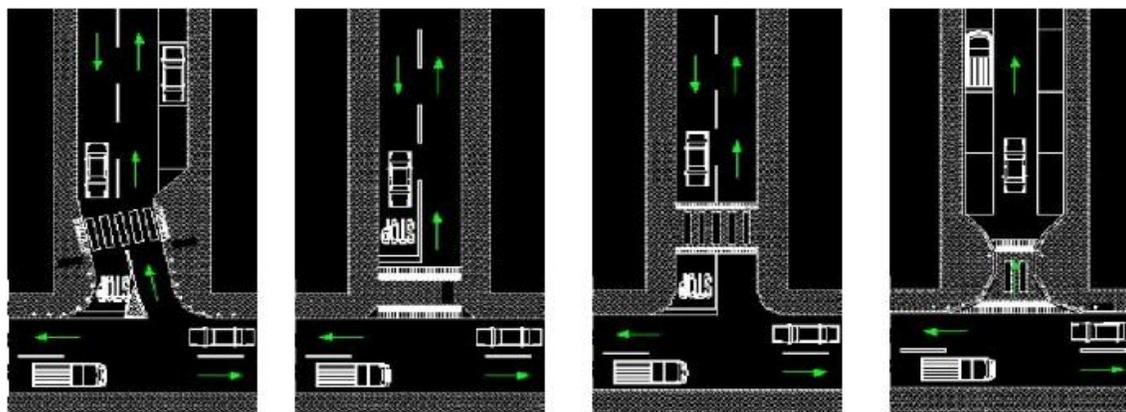
Tale documento rileva come **il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica**. È sottolineato che i bambini, gli anziani e i disabili hanno diritto che la città rappresenti un luogo di socializzazione e non di aggravamento della loro situazione di debolezza. Il pedone inoltre, ha diritto a una completa e libera mobilità che si può realizzare attraverso l’uso integrato dei mezzi di trasporto pubblico non inquinante, capillare e attrezzato per rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, abili e inabili. Ogni Stato deve garantire la capillare informazione sui diritti del pedone e sulle possibilità di trasporto alternative rispettose dell’uomo e dell’ambiente attraverso i canali più idonei e sin dai primi livelli d’istruzione scolastica.

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

ISOLE AMBIENTALI E Z30

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

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



Si segnala che la sola collocazione della segnaletica verticale risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30, e che l'efficacia dell'intervento viene garantita con la chiara identificazione dei "varchi" d'ingresso e di uscita di tali aree, con opere di rialzo della pavimentazione e/o di restringimento della carreggiata in concomitanza con l'attraversamento pedonale e/o la creazione di chicanes (V. foto p.23).

Un altro intervento significativo ed efficace consiste anche a inserire la segnaletica orizzontale. Tali elementi inducono l'automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell'area.

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

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

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





Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

Sarà cura del tecnico comunale verificare e casomai qualificare gli ingressi delle località rallentando il traffico di attraversamento dei nuclei abitati per garantire la sicurezza, tramite il rafforzando la segnaletica o creando degli ingressi identificati con interventi mirati (chicanes, posa di arredo, ecc).

Le zone 30 (*calm traffic*)

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

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

Woonerf ovvero spazio condiviso

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

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

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

L'introduzione delle Zone 30 va sostenuta da una specifica campagna informativa e di sensibilizzazione per accrescere l'efficacia delle misure che verranno adottate e per prevenire eventuali incidenti. Se lo svolgimento di un dibattito pubblico e di una campagna di comunicazione possono facilitare l'introduzione di Z30; un apposito percorso di progettazione partecipata consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti.

L'installazione di elementi di dissuasione di velocità per gli autoveicoli prevede controlli tecnici nel primo anno dell'installazione, per accertare la velocità dei veicoli, emettere sanzioni nel caso di eccessi di velocità ed eventualmente proporre l'introduzione di ulteriori misure di moderazione del traffico.



MISURE DI CONTROLLO VELOCITA' PER LE ZONE 30

Installazione segnaletica verticale e orizzontale.	Informazione e sensibilizzazione con progettazione partecipata Svolgimento di una specifica campagna di comunicazione e di una segnalazione capillare.
Installazione di rallentatori (chicane, dossi, restringimento carreggiata).	Controllo e perizia tecnica entro il primo anno dall'installazione.
Installazione elementi di arredo urbano.	Soppressione di attraversamenti pedonali previo studio della mobilità nelle zone residenziali a senso unico.

ISTITUZIONE DI "ZONE 30" O "ZONE 20" A MARCON

Nelle aree residenziali prive di marciapiedi ed attorno alle scuole; l'introduzione della Z30 risulta la misura necessaria per la messa in sicurezza dei pedoni e l'identificazione come area *traffic-calming*.

- Vie residenziali nel capoluogo (via Marmolada, via Meucci, ecc.)
- Vie residenziali a Gaggio, San Liberale e Colmello

LE AREE SCOLASTICHE: MIGLIORARE LA SICUREZZA NELLE AREE ESTERNE

Le mappe scolastiche del centro e delle frazioni elaborate nel PEBA evidenziano un perimetro areale di ca. 300 metri di raggio intorno agli edifici scolastici e agli altri edifici pubblici rilevanti (il municipio, i palazzi storici, le parrocchie, le piazze) che delimita le zone in cui intervenire per rendere sicuri ai pedoni gli ambiti stradali (v. cartografia/mappe). Attualmente le Zone 30 coprono molte vie residenziali di più recente sviluppo. Il PEBA considera ulteriori ambiti da inserire in Z30 sia nel capoluogo che nelle frazioni.

I sopralluoghi evidenziano il problema della eccessiva velocità degli autoveicoli in alcune strade ed attraversamenti attorno alle scuole. Risulta pertanto opportuno introdurre misure per la limitazione della velocità a 30km/h nelle seguenti vie prospicienti le scuole:

SCUOLE	VIE
IC MALIPIERO	Via della Cultura, 14
Scuola dell'Infanzia – GIRASOLE + Elem. Don MILANI	Via Marmolada 17
Scuola Primaria – G. MARCONI	Viale S. Marco 2
Scuola dell'Infanzia – ARCOBALENO + Elem. CARDUCI	Via E. Fermi 25/A
Scuola dell'Infanzia – PRIMAVERA	Via Salvo D'Acquisto
Scuola dell'Infanzia – ARCHIMEDE	Viale Trento e Trieste 38
Scuola dell'Infanzia – PARROCCHIALE	Piazza IV Novembre n. 27
Scuola dell'Infanzia – RE SOLE	Via Alta 150
Scuola Primaria – MANIN	Viale L. Don Sturzo 101



2. Quantificazione interventi

Gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (e.b.a.) computati sono 273.

N. INTERVENTI E.B.A. COMPUTATI	
edifici	60
spazi pubblici	213
<i>somma</i>	273

L'importo complessivo degli interventi e.b.a. risulta essere 259.471,00 Euro.

IMPORTO INTERVENTI E.B.A.	
edifici	€ 37.630,60
spazi pubblici	€ 221.850,40
<i>somma</i>	€ 259.481,00

2.1. Prezzario

L'importo degli interventi e.b.a. è stato definito con un computo e con i prezzi del Prezzario Regionale Veneto 2017.

Le voci non disponibili nel Prezzario sono state ricavate dal prezzario di Veneto Strade o della Regione Friuli Venezia Giulia, oppure sono stati usati prezzari di altri enti pubblici o listini aziendali, il cui riferimento è riportato nella descrizione della singola voce.

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

rif.	COD. PEBA	Descrizione	u.m.	Euro
	A	ELEMENTI DI RACCORDO		
analisi	A1	SCIVOLO IN CLS TIPO A PER RACCORDO MARCIAPIEDE	n	720,00
analisi	A2	SCIVOLO IN CLS TIPO B PER RACCORDO MARCIAPIEDE		1.000,00
analisi	A3	RACCORDO H3~4 CM CON RICARICA ASFALTO	n	123,00
analisi	A4	RACCORDO H5~6 CM CON RICARICA ASFALTO	n	236,00
	B	PAVIMENTAZIONI PEDONALI		
RV	B1	VIALE PEDONALE PAVIMENTATO IN BETONELLE parametrico	mq	83,00
FVG	B2.1	TAGLIO ASFALTO	mq	16,62
RV	B2.2	TAGLIO ASFALTO (fino a 5 cm)	m	3,61
RV	B3	FRESATURA A FREDDO PER SUCCESSIVA ASFALTATURA	mq	3,06
RV	B4	STRATO DI USURA IN ASFALTO h 30 mm PER MARCIAPIEDI	mq	6,88
RV	B5	ASFALTATURA H5 cm conglomerato tipo B	mq	16,00
	B5b	CONGLOMERATO BITUMINOSO PER RICARICHE	mq	162,00
RV	B6	RIMOZIONE PUNTUALE ASFALTO PER REALIZZAZ. MARCIAPIEDE	mq	6,00
analisi	B7	ALLARGAMENTO +1,0 m MARCIAPIEDE IN BETONELLE	m	120,00
RV	B8	NUOVO MARCIAPIEDE IN BETONELLE	mq	54,00
RV	B9	RIPRISTINO DI PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO	mq	47,00
RV	B10	NUOVA PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO CM 8-10	mq	108,00
analisi	B11	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO 4,5 x 6,5m	n	2.600,00



analisi	B12	SIGILLATURA FUGHE DI PAV. IN CUBETTI PORFIDO	mq	14,00
RV	B13	DEM. PAV. ESTERNE, MARCIAPIEDI ESISTENTI, ACCESSI CARRAI	mq	27,50
	C	SEGNALETICA E IDENTIFICAZIONE PERCORSI		
prezzari	C1	PALETTO DISSUASORE PARAPEDONALE IN ACCIAIO	n	110,00
	C1.2	PARACARRO LEGGERO	n	200,00
	C1.3	PARACARRO PESANTE	n	350,00
prezzari	C2	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALI PODOTATTILI (LOGES)	m	50,00
prezzari	C3	CORRIMANO IN ALLUMINIO PER ESTERNI	m	120,00
RV	C4	SEGNALI ORIZZ.: STRISCIE nuovo impianto LARGH. 12 CM, in lam. termoplast.	m	1,03
VS	C4.b	SEGNALI ORIZZ.: STRISCIE nuovo impianto LARGH. 12 CM, IN RILIEVO	m	3,62
RV	C5	SEGNALI ORIZZ.: STRISCE GIALLE nuovo impianto LARGH 15 CM, in lam. ter.	m	1,24
VS	C5	SEGNALI ORIZZ.: STRISCE GIALLE nuovo impianto LARGH 15 CM, in rilievo	m	4,35
RV	C6	SEGNALI ORIZZ.: RIPOSIZIONAMENTO STRISCIE, con fresatura preesistenti	m	2,10
RV	C7	SEGNALI ORIZZ.: ZEBRATURE, SAGOME PIENE, SIMBOLI STRADALI	mq	5,04
RV	C8	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALETICA RIFRANGENTE	mq	50,00
RV	C9	SEGNALI ORIZZ.: LAMINATO TERMOPLASTICO	mq	38,00
RV	C10	SEGNALI ORIZZ.: CANCELLAZ. SEGNALETICA CON FRESATURA	mq	3,50
RV	C11	SEGNALI ORIZZ.: DISP. RETRORIFLETTENTE (OCCHI DI GATTO)	n	13,00
RV	C12	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" con zebature	mq	39,00
RV	C12b	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" motivo mattoncino	mq	25,00
RV	C13	SEGNALI VERT.: FORNITURA E POSA CARTELLO STRADALE	n	88,00
RV	C14	SEGNALI VERT.: RICOLLOCAZIONE CARTELLO	n	62,00
analisi	C15	REALIZZAZIONE PARCH. RISERVATO (segnale vert. e orizz.)	n	150,00
VS	C16	BANDE SONORE TIPO SEMPLICE PER PISTA CICLABILE	m	18,15
	D	ALTRO		
RV	D1	OPERAIO COMUNE	h	25,50
analisi	D2	RICOLLOCAZIONE LAMPIONE	n	500,00
analisi	D3	INSTALLAZIONE DISPOSITIVO ACUSTICO PER SEMAFORO	n	350,00
analisi	D4	FORNITURA E POSA PANCHINA	n	400,00
analisi	D5	FORNITURA E POSA PENSILINA BUS LUNGH. 2,3 m	n	2.000,00
analisi	D6	ISOLA SPARTITRAFFICO	n	500,00
	E	EDIFICI		
prezzari	E1	TARGA IDENTIFICATIVA NOME/FUNZIONE EDIFICIO	n	80,00
FVG	E2	FORNITURA E POSA TARGA SIMBOLO ACCESSIBILITÀ	n	38,00
prezzari	E3	IMPIANTO CHIAMATA CITOFOONICA E CAMPANELLO	n	330,00
FVG	E4	CORRIMANO PER VANO SCALA	m	35,00
-	E4b	CORRIMANO INOX dia. 45mm PER ESTERNI	m	80,00
analisi	E6	REALIZZAZIONE RAMPINA IN CLS H20 cm CON CORRIMANO	n	900,00
analisi	E7	RAMPINA IN CLS, SOVRAPPREZZO PER AGGIUNTA H20 cm	n	1.100,00
analisi	E8	RAMPINA REMOVIBILE IN ALLUMINIO H17 CM X140X110 CM	n	400,00
prezzari	E9	SEGGIOLINO RIBALTABILE PER DOCCIA	n	130,00
prezzari	E10	MANIGLIONE PASSAMANO PER SERVIZIO IGIENICO	n	120,00
prezzari	E11	LAVABO SOSPESO ERGONOMICO CON RUBINETTERIA	n	250,00
prezzari	E12	SOSTITUZIONE WC	n	250,00
Prezzari	E13	STRISCE ADESIVE ANTISCIVOLO	m	7,00
prezzari	E14	VANO SCALA: INSTALLAZIONE APPARECCHIO ILLUMINANTE	n	200,00
	E15	INSTALLAZIONE MONTACARICHI forfait sn opere edili	n	12.000,00
prezzari	E16	ASCENSORE: SOSTITUZIONE PULSANTIERA LUMINOSA DI PIANO	n	95,00
prezzari	E16.b	ASCENSORE: PULSANTIERA CABINA	n.	630,00
prezzari	E17	COPRITERMOSIFONI COLORATI CON TUBOLARI IN PVC	n	€ 180,00
	E18	INSTALLAZIONE CONTROSOFFITTO ISOLANTE TERMOACUSTICO	mq	€ 60,00

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

- RV = Prezzario della Regione Veneto 2016.
- VS = Prezzario di Veneto Strade.
- FVG = Prezzario Regionale Friuli Venezia Giulia 2017.
- ALTRI prezzari di enti pubblici o listini aziendali.



2.2. Computo degli interventi e quadro economico

GLI SPAZI URBANI

Il computo degli interventi di eliminazione barriere architettoniche negli spazi urbani ammonta a 270.228,28 Euro suddivisi nelle seguenti vie "prioritarie".

cod	descrizione	lung. Tratto	lung. Percorsi	Costo interventi e.b.a.	n. ambiti
P01	VIA ALTA 1 "prioritarie"	400	900	€ 11.443,80	10
P02	VIA ALTA 2	450	1000	€ 24.238,00	14
P03	VIA MONTE BERICO	360	750	€ 8.536,25	7
P04	VIA MARMOLADA	215	440	€ 3.164,00	1
P05	VIA MONTE GRAPPA	540	660	€ 35.209,15	11
P06	VIA DELLO SPORT	600	890	€ 7.284,00	5
P07	VIA DON BALLAN	760	1250	€ 28.688,65	6
P08	VIA TRENTO TRIESTE	950	1470	€ 16.151,00	10
P09	VIA FERMI	180	210	€ 3.613,20	3
P10	VIA DON STURZO 1	1460	940	€ 22.539,00	3
P11	VIA DON STURZO 2	880	1300	€ 11.102,00	6
P12	PIAZZA MUNICIPIO	-	240	€ 10.680,65	9
P13	P.ZZA IV NOVEMBRE VIA MOLINO	490	920	€ 14.882,60	10
P14	PIAZZA I° MAGGIO	-	250	€ 8.757,50	9
P15	PARCO ZERO	340	340	€ 14.291,00	2
		7.625	11.560	€ 220.580,80	106

Il computo fa riferimento alle seguenti quantità.

Cod.	descrizione	u.m.	costo unitario	quantità	COSTO TOTALE	categoria
C1	PALETTO PARAPEDONALE	n	€ 110,00	178,00	€ 19.580,00	ARREDO
C2	PODOTATTILE	mq	€ 50,00	123,00	€ 6.150,00	SEGNALETICA
C4	STRISCIA BIANCA	m	€ 0,53	730,00	€ 386,90	
C5	STRISCIA GIALLA	m	€ 0,56	180,00	€ 100,80	
C6	RIPOSIZIONAMENTO STRISCIE	m	€ 1,00	420,00	€ 420,00	
C7	ZEBRE E SAGOME PIENE	mq	€ 6,00	454,50	€ 2.727,00	
C9	SEGNALE ORIZZ. LAMINATO	mq	€ 38,00	2,00	€ 76,00	
C10	CANCELLAZIONE ZEBRE	mq	€ 3,50	211,00	€ 738,50	
C12	STREETPRINT ZEBRE	mq	€ 40,00	232,00	€ 9.280,00	
C12B	STREETPRINT MATTONCINO	mq	€ 25,00	753,00	€ 18.825,00	
C13	CARTELLO	n	€ 123,00	14,00	€ 1.722,00	
C14	RICOLLOCAZIONE SEGNALE O PALETTO	n	€ 62,00	12,00	€ 744,00	



C15	NUOVO STALLO RISERVATO	n	€ 150,00	1,00	€ 150,00	
D3	DISP. ACUSTICO SEMAFORO	n	€ 350,00	1,00	€ 350,00	
D1	MANODOPERA	h	€ 25,50	52,00	€ 1.326,00	Altro
D11	TAGLIO ALBERO	n	€ 145,00	2,00	€ 290,00	
D4	PANCHINA	n	€ 400,00	5,00	€ 2.000,00	BUS
D5	PENSILINA	n	€ 2.000,00	5,00	€ 10.000,00	
D10	PALINA BUS CON ORARI	n	€ 165,00	2,00	€ 330,00	
D6	AIUOLA SPARTITRAFFICO	n	€ 500,00	1,00	€ 500,00	TRAFFIC CALM
D9	RALLENTATORE CON BANDE SONORE	m	€ 66,90	14,00	€ 936,60	
D8	GIUNTO DILATAZIONE PAV.	n	€ 705,00	3,00	€ 2.115,00	
A1	SCIVOLO CLS TIPO A	n	€ 720,00	7,00	€ 5.040,00	RACCORDI
A2	SCIVOLO CLS TIPO B	n	€ 1.000,00	8,00	€ 8.000,00	
A3	RACCORDO ASFALTO H4	n	€ 123,00	5,00	€ 615,00	
A4	RACCORDO ASFALTO H6	n	€ 236,00	2,00	€ 472,00	
B4	ASFALTATURA SUPERFICIALE	mq	€ 6,90	24,00	€ 165,60	PAVIMENTI
B5	ASFALTATURA MARCIAPIEDI	mq	€ 16,00	603,00	€ 9.648,00	
B6	RIMOZIONE ASFALTO	mq	€ 6,00	66,00	€ 396,00	
B8	MARCIAPIEDE IN BETONELLE	mq	€ 54,00	1266,10	€ 68.369,40	
B11	ATTRAVERSAMENTO RIALZATO	n	€ 2.600,00	1,00	€ 2.600,00	
B12	SIGILLATURA GIUNTI PAV.	mq	€ 14,00	17,50	€ 245,00	
B13	DEMOLIZIONI PAV.	mq	€ 27,50	398,80	€ 10.967,00	
B14	PAV. IN PLOTTE O TERRA STABILIZZATA	mq	€ 27,00	1179,00	€ 31.833,00	

Considerando alcune macro-categorie, l'analisi dei costi evidenzia i seguenti importi:

- PAVIMENTAZIONI E MARCIAPIEDI 124.224,00 Euro 56,3%
- SEGNALETICA 41.320,20 Euro 18,7%
- NUOVI PALETTI PARAPEDONALI 19.580,00 Euro 8,9%
- RACCORDI QUOTA NEI PERCORSI ESISTENTI 14.127,00 Euro 6,4%
- QUALIFICAZIONE FERMATE BUS 12.330,00 Euro 5,6%
- ALTRE VOCI 8.999,60 Euro 4,1%

INTERVENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO NELLE Z30

In aggiunta al computo analitico degli interventi, nel quadro economico del PEBA viene aggiunto un importo forfetario di **25.000 euro** (corrispondente a ca. il 10% degli interventi EBA negli spazi pubblici) per realizzare interventi di "traffic calming" da definire con apposita progettazione, indirizzati alla qualificazione e messa in sicurezza delle Zone 30 esistenti e di nuova istituzione.



GLI EDIFICI

Il computo degli interventi di eliminazione barriere architettoniche degli edifici ammonta a Euro 37.630,60 suddivisi nei seguenti edifici.

UFFICI, CULTURA, CENTRI ASS.		
E01	Sede Municipale	€ 912,00
E03	Centro Culturale - Biblioteca	€ 1.359,00
E02	Centro Civico - Sala Consigliare - Polizia	€ 628,00
E04	Centro Associazioni ex-scuola	€ 4.600,00
E05	Centro anziani (dismesso)	€ 123,00
EDIFICI SCOLASTICI		
E06	Scuola secondaria di primo grado (media)	€ 1.726,00
E07	Scuola primaria (elementare)	€ 2.208,00
E08	Scuola primaria (elementare)	€ 1.106,00
E09	Scuola primaria (elementare)	€ 4.535,00
E10	Scuola primaria (elementare)	€ 1.153,00
E11	Scuola dell'infanzia	€ 4.800,00
E12	Scuola dell'infanzia	€ 262,00
E13	Scuola dell'infanzia	€ 2.573,00
E14	Scuola dell'infanzia	€ 700,00
CIMITERI		
E15	Cimitero Nuovo di Marcon	€ 2.436,00
E16	Cimitero Vecchio di Marcon	€ 2.435,60
E17	Cimitero di Gaggio	€ 3.060,00
IMPIANTI SPORTIVI		
E18	Impianto Sportivo Marcon (stadio)	€ 2.500,00
E19	Palazzetto dello sport di Marcon	€ 38,00
E20	Impianto Sportivo di S. Liberale	€ -
E21	Palestra scuola Manin	€ 476,00
E22	Impianto Sportivo di Gaggio	€ -
		€ 37.630,60

Il computo fa riferimento alle seguenti quantità.

cod	descrizione	u.m.	Prezzo un.	quantità	Costo totale
D1	MANODOPERA	h	€ 25,50	22,00	€ 561,00
E1	CARTELLO IDENTIFICATIVO	n	€ 80,00	1,00	€ 80,00
E2	TARGA ACCESSIBILITA'	n	€ 38,00	2,00	€ 76,00
E4	CORRIMANO PER INTERNO	m	€ 30,00	72,00	€ 2.160,00
E4B	PARAPETTO	m	€ 80,00	15,50	€ 1.240,00



E8	RAMPA REMOVIBILE ALLUMINIO	n	€ 400,00	6,00	€ 2.400,00
E13	STRISCIE ANTISCIVOLO	m	€ 7,00	35,00	€ 245,00
E17	COPRIRADIATORI	n	€ 180,00	10,00	€ 1.800,00
E18	PANNELLI FONOASSORBENTI	mq	€ 60,00	190,00	€ 11.400,00
C1	PALETTI PARAPEDONALI	n	€ 110,00	5,00	€ 550,00
C2	SEGNALI PODOTATTILI	m	€ 50,00	6,0	€ 300,00
B5	PAV. ASFALTO INGRESSO	mq	€ 16,00	30,0	€ 480,00
B8	PAV. IN BETONELLE INGRESSO	mq	€ 54,00	59,0	€ 3.186,00
B9	RIF. PAV. IN BETONELLE	mq	€ 47,00	12,0	€ 564,00
E19	ELEMENTI E SANITARI PER SERV. IG.	n	€ 50,00	3,00	€ 150,00
-	NUOVO SERVIZIO IGIENICO	n	-	1	€ 4.200,00

2.3. Quadro economico

Ipotizzando l'attuazione del PEBA con unico appalto, può essere previsto il seguente quadro economico.

A	<i>lavori a base d'asta per eliminazione barriere arch.</i>	
A1	EDIFICI	€ 37.630,60
A2	SPAZI PUBBLICI PRIORITARI	€ 220.580,80
	totale interventi e.b.a.	€ 258.211,40
B	<i>somme a disposizione</i>	
B1	ONERI SIC.+ SPESE PROGETTAZ.+ IMPREVISTI (20% "A")	€ 51.642,28
B2	IVA AGEVOLATA 4% "A" (v. DPR 633/1972, punto 41 ter, tabella A, parte II)	€ 10.328,46
B3	INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO (forfait)	€ 25.000,00
B4	AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO (forfait)	€ 10.000,00
	totale somme a disposizione	€ 96.970,74
	totale PEBA	€ 355.182,14



3. Attuazione interventi

3.1. Programmazione e risorse

Il PEBA è lo strumento di programmazione degli interventi EBA.

Gli interventi, di eliminazione delle barriere architettoniche, sono finanziati con l'accantonamento di una percentuale del contributo "oneri di urbanizzazione", in attuazione dell'art. 9 della L.R. 16/2007, ma anche attraverso l'accesso a finanziamenti ad hoc con bandi regionali, nazionali o europei che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.

Il DGR Veneto 16/2007 prevede che per l'attuazione del piano e la realizzazione degli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche, i comuni riservino almeno il dieci per cento dei proventi annuali derivanti dal contributo di costruzione e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica.

Il PEBA è lo strumento per la programmazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici e negli spazi pubblici. Nel piano ogni scheda d'intervento indica il livello di priorità che, insieme al dato riferito alle risorse disponibili e alle possibili tipologie d'intervento concorrono a definire la programmazione degli interventi.

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al capitolo spesa "Lavori pubblici e manutenzioni", ma ad esso si possono affiancare altri comparti di spesa, come ad esempio il "trasporto dedicato", la "mobilità" e la "educazione e formazione".

La seguente tabella indica in via preventiva le risorse finanziarie comunali da destinare nel triennio 2019-2021 per interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

RISORSE PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A proventi derivanti dal contributo di costruzione e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica	B importo a bilancio per interventi e.b.a.	C altre risorse comunali	SOMMA
2019	Euro ...	Euro ...	Euro ...	Euro ...
2020	Euro ...	Euro ...	Euro ...	Euro ...
2021	Euro ...	Euro ...	Euro ...	Euro ...

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

NOTA: la somma delle risorse da impiegare verrà definita con l'approvazione bilancio triennale 2019-2021.

Pertanto in via preventiva le risorse finanziarie disponibili per l'attuazione del PEBA negli anni 2019-2021 risultano essere di Euro, con una spesa media annua di ca. Euro.

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

Soggetti coinvolti

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

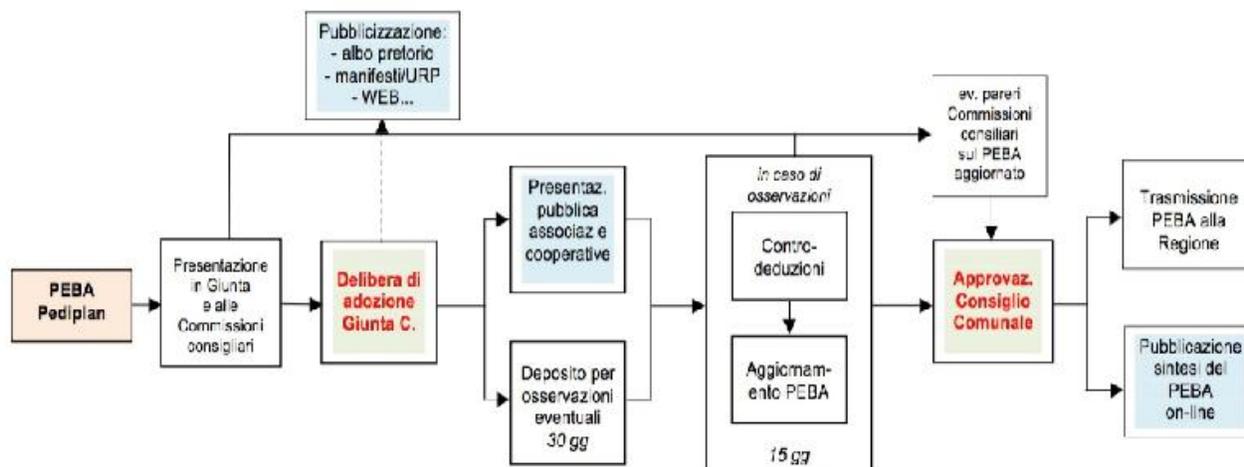
Per l'attuazione del PEBA la Direzione lavori pubblici può eventualmente coinvolgere altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. l'ACTV per intervenire nelle fermate TPL) con attività di coordinamento e concertazione.

MODALITÀ D'INTERVENTO EBA

Tipo d'intervento	Modalità d'avvio	Ditta esecutrice	Controllo lavori
Manutenzione ordinaria, e straordinaria	Procedura interna uff. LL.PP.	Squadra interna; lavori e forniture in economia	Uff. LLPP, Vigili municipali
Opere strutturali	Progettazione, gara, affidamento	Impresa selezionate con modalità previste dalla norma (V. Codice appalti pubblici)	DLL, RUP

3.2. Attuazione e governance

Diagramma delle fasi di approvazione del PEBA¹⁰



¹⁰ Le fasi indicate fanno riferimento ad un capoluogo del Veneto con una popolazione di ca. 200.000 abitanti. Per i piccoli comuni le fasi ed i tempi vanno adeguati in modo di semplificare l'iter d'approvazione.



Referenti per l'attuazione

Ente coinvolto	Attività-azione richiesta
Comune - settore Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle vie. Progettazione ed esecuzione degli interventi.
Comune - settore Viabilità	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli.
Comune - settore Attività Commerciali	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro dei percorsi pedonali.
Comune - Polizia Municipale	Controllare gli interventi di rifacimento segnaletica orizzontale e verticale e degli stalli di sosta riservata. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile; fare rispettare i divieti.
Comune - settore Cultura, Sport, Associazioni	Avviare il Pedibus, promuovere il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare azioni di sensibilizzazione ed educazione all'inclusione sociale ed alla sicurezza stradale (assieme alle Cooperative-Associazioni e alle Scuole).
ACTV (in concertazione con il Comune - Settore Lavori Pubblici)	Trasporto pubblico e Scuolabus: messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus; ricollocazione o messa in sicurezza di fermate troppo esposte sulla strada; garantire autobus extraurbani accessibili ed ecologici.
ENEL	Ricollocazione pali della luce.
Ambiente Servizi (raccolta rifiuti)	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura.
Cittadini	Rispettare le regole di educazione stradale: limiti di velocità, parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Commercianti e operatori della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Interventi per rendere i locali e gli spazi riceventi il pubblico accessibili e più accoglienti ad una clientela vulnerabile (bambini, persone in carrozzina anziani, ipovedenti, ecc.).
Persone disabili e relativi associazioni	Coinvolgimento nella realizzazione di azioni di educazione, sensibilizzazione o durante la realizzazione di interventi di rimozione delle barriere architettoniche.

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

Ufficio lavori pubblici
1. Inserisce a bilancio gli interventi (Programma triennale ed Elenco annuale).
2. Definisce, sulla base delle schede di intervento e sulla base delle previsioni di entrata, una proposta di risorse da inserire a Bilancio.
3. Utilizza le schede d'intervento per elaborare il progetto di fattibilità tecnico-economica e inserire l'opera nell'elenco annuale o triennali degli interventi
4. Verifica la congruenza degli interventi EBA con altri eventuali interventi previsti nella stessa area.
5. Aggiorna, con le quantità rilevate periodicamente, gli indicatori di monitoraggio (v. successivo paragrafo 3.4).



3.3. Azioni di supporto e accompagnamento al PEBA/Pediplan

Le azioni di supporto proposte nell'**ambito del** Peba sono costituite da servizi (es. il trasporto dedicato) o azioni educative e formative gestite o promosse dall'amministrazione comunale che integrano gli interventi computati nel PEBA. Esse nascono dalle necessità espresse dai portatori d'interesse, dai limiti strutturali riscontrati nella fase di rilievo degli spazi pubblici e da necessità socio-culturali.

a) Formazione dei tecnici e nomina del tecnico comunale preposto all'accessibilità

- Formazione dei tecnici e degli operatori del comune che lavorano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di un seminario sulla progettazione inclusiva¹¹ destinato anche ai tecnici locali, e alle imprese e società che intervengono negli spazi pubblici e nelle opere pubbliche (trasporto, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente interno per verificare i progetti in fase di presentazione: Controlli sul Progetto d'esecuzione, controlli in corso d'opera-collaudato, e di gestione - Controlli sull'affidabilità -.
- L'istruttoria tecnica dei progetti e le deliberazioni di opere pubbliche vanno accompagnate di una valutazione di un tecnico comunale preposto per le tematiche relative all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Per legge, tutti i progetti di nuova progettazione architettonica ed urbana devono integrare i concetti del design universale.
- Per gli spazi privati aperti al pubblico, che sono stati realizzati prima dell'agosto 1989, la rimozione delle b.a. non è obbligatoria a meno che non si proceda alla ristrutturazione dell'intero edificio, oppure che avvenga un cambio di destinazione d'uso. In questo caso il progettista è tenuto a presentare una dichiarazione a riguardo del superamento b.a.
- Integrazione del regolamento edilizio comunale inerente le barriere architettoniche per l'edilizia privata e pubblica con linee guida e progettuali.

b) Realizzazione di un percorso sensoriale (ad. Es. Parco dello Zero o Oasi della Lipu di Gaggio) e inserimento di giochi inclusivi.

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

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

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

Avvio di un percorso educativo nelle scuole del primo e secondo grado con la collaborazione delle società sportive del territorio per migliorare l'inclusione sociale dei disabili nello spazio. Il percorso educativo potrebbe collocarsi in un evento sportivo da svolgere nel territorio.

¹¹ Un seminario che può essere organizzato in ambito intercomunale.



d) Percorso educativo alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

In previsione della realizzazione o miglioramento delle Z30, L'avvio di un programma di educazione alla mobilità sostenibile e di azioni di sensibilizzazione e comunicazione destinate agli abitanti sono auspicabili. La conformazione geomorfologica delle strade limita talvolta specifici interventi strutturali per la creazione di piste ciclopedonali o l'ampliamento dei marciapiedi preesistenti. Si tratta quindi di sensibilizzare gli abitanti-automobilisti e pedoni ad assumere una velocità inferiore o uguale a 30 km/h e un comportamento prudente così da agevolare la condivisione delle strade (automobilisti, pedoni, ciclisti).

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

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

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

f) Organizzare un servizio periodico per le persone audiotese

Il servizio andrebbe svolto in collaborazione con gli altri comuni della città metropolitana come sportello itinerante.

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

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

Con l'ampliamento della rete ciclopedonale, l'avvio del ciclobus su alcuni percorsi protetti casa-scuola potrebbe essere studiato per 2020-21. In assenza di marciapiedi o banchine pedonali larghe, le piste ciclopedonali costituiscono una risorsa per la mobilità delle persone in carrozzina però va migliorata la sicurezza e segnaletica delle piste esistenti.

h) Studio di messa in servizio di una "Giro Marcon/navetta elettrica" (minibus per il trasporto ecologico delle persone più vulnerabili).

La navetta (servizio a chiamata e su prenotazione) sarebbe destinata alle scuole per le gite svolte con gruppi piccoli e ai residenti più anziani o disabili per il mercato o in occasione di specifici eventi.

E' un servizio di trasporto accessibile ed ecologico che andrebbe avviato in un più ampio progetto di mobilità sostenibile accessibile nel territorio, e che comporterebbe l'installazione di colonnine elettriche nel territorio.

Per il turismo e la scoperta del territorio, quel servizio potrebbe integrarsi in un progetto vasto di mobilità sostenibile ed elettrica con i comuni limitrofi.



Il costo di massima per le azioni di sostegno e di accompagnamento del PEBA è di 20.000,00 Euro, considerando le sole spese di comunicazione e logistica organizzativa, la consulenza per la formazione e il coinvolgimento di esperti in materia di mobilità sostenibile e processi partecipativi.

AZIONI INTEGRATIVE	attori	destinatari	costo presunto	durata
Avvio di un percorso d'educazione all'accessibilità ed alla mobilità sostenibile "sicurezza e priorità dei pedoni". Promozione progetto Pedibus, ciclobus e Car-pooling.	Scuole, scuole guida, vigili, associazioni e cooperative, assessorato cultura-associaz., famiglie.	scolari, neo conduttori	1.500 euro	Da definire e integrare con l'attività svolta per la sicurezza stradale. (incontri a scuola e comunicazione), campagna info periodica.
Organizzazione evento sportivo (anche in ambito sovracomunale) per promuovere l'integrazione dei giovani disabili.	Scuole, associazioni sportive e socio-culturali, assessorato sport e politiche sociali, comuni limitrofi, sponsor sostenitori.	Scuole, Associazioni	Da definire	Da definire
Formazione tecnici e vigili urbani. Integrazione del regolamento edilizio comunale inerente l'accessibilità con linee guida per la progettazione.	Direzione lavori pubblici.	Tecnici e utilities	Da definire	Da definire
Progettazione partecipata per la realizzazione delle Z20 o Z30	Direzione lavori pubblici, Vigili, Abitanti.	Cittadinanza	2.500 euro	Da definire (n. incontri e azioni di comunicazione).
Realizzazione di un percorso sensoriale e/o cognitivo accessibile a tutti.	Ass. paraplegici Fvg, Unione ciechi;	Cittadinanza	3.000 euro	Da definire a seconda dell'installazione scelta: "permanente o temporanea".
Studio propedeutico per messa in servizio di navetta elettrica intercomunale ¹²	Comune e comuni limitrofi, ACTV		3.000 euro	Da definire
Somma progetti			Euro 10.000	

3.4. Monitoraggio e indicatori

Il PEBA, come piano programmatico, è un piano in continua evoluzione, e va monitorato ed aggiornamento sulla base di più fattori: gli interventi EBA realizzati, la manutenzione periodica, le esigenze sociali, le normative in materia d'accessibilità, di mobilità e di trasporto pubblico e l'evoluzione culturale.

Monitoraggio interventi eseguiti

Il PEBA, come piano costruito a partire delle criticità e priorità emerse in materia di accessibilità e mobilità delle persone disabili, richiede un osservatorio periodico sulle politiche e sui progetti in

¹² Per tale azione si prevede il solo costo per lo studio di fattibilità tecnico-economica.



atto. Tali progetti e politiche andranno integrati ed implementati anche sulla base delle osservazioni dai diversi portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative) e soggetti direttamente coinvolti nella gestione degli spazi pubblici (direzioni, Società, etc.). L'assessorato ai lavori pubblici potrà a tal fine organizzare un incontro tecnico annuo coinvolgendo l'assessore alle politiche sociali, i referenti alla scuola ed alla sicurezza, e i portatori d'interesse per verificare, anche attraverso il confronto degli indicatori, lo stato di attuazione/avanzamento del PEBA ed eventualmente ridefinire le strategie d'intervento e le priorità.

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

INDICATORI	QUANTITA' DI RIFERIMENTO 2018	MISURAZIONE SUCCESSIVA (indicare data)
Attraversamenti pedonali attrezzati con paletti e segnali podotattili	N. 0	N. ...
Vie inserire in Zona 30 o Z20	N.	N. ...
Vie in zona 30 migliorate		
Aree gioco-verdi accessibili	N.	N. ...
Banchine stradali (o marciapiedi) messe in sicurezza con separazione dalla corsia stradale (con cordoli e/o parapetti e/o paletti parapetonali)	ml 0	ml ...
Ingressi urbani identificati e qualificati	N. 0	N. ...
Parcheggi riservati ai disabili/creati o messi a norma	N.	N. ...
Fermate bus Facili/accessibili	N.	N. ...
Cassonetti rifiuti ricollocati	N.	N.
Spesa per rimozione barriere architettoniche negli edifici pubblici	Euro 0,00	Euro ...
Interventi di accessibilità eseguiti negli edifici pubblici	N. 0	N. ...
Allievi che si recano a scuola a piedi (o allievi iscritti al Pedibus)	%	... %
Azioni integrative e di sostegno al PEBA avviate o concluse	N. 0	N. ...
Alunni coinvolti nel percorso formativo su accessibilità e inclusione sociale dei disabili	N. 0	N. ...
Persone e alunni coinvolti nel percorso di educazione alla mobilità sostenibile	N. 0	N. ...
Negozi e bar-ristoranti che hanno eseguito interventi di accessibilità	N. 0	N. ...
Ambulatori e strutture sanitarie che hanno eseguito interventi per di accessibilità	N. 0	N. ...





ALLEGATI

- A1. Linee guida per l'accessibilità delle fermate autobus
- A2. Criteri di valutazione per l'accessibilità degli spazi urbani
- A3. Pre-screening ambientale del PEBA
- A4. Note sulla georeferenziazione territoriale del piano



ALLEGATO 1

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS¹

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





RIFERIMENTI NORMATIVI

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

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

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

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

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

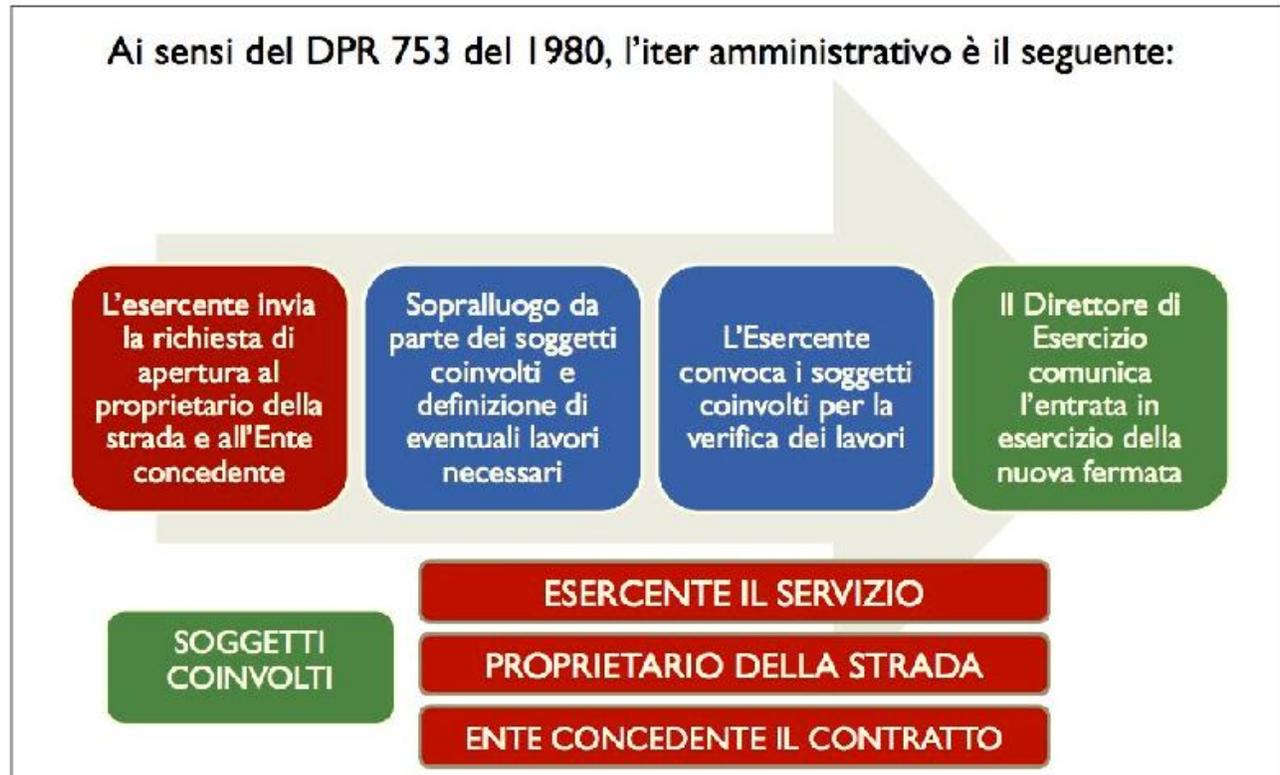
TPL e ruoli gestionali

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

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

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

ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

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

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

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

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

INDICAZIONI PROGETTUALI

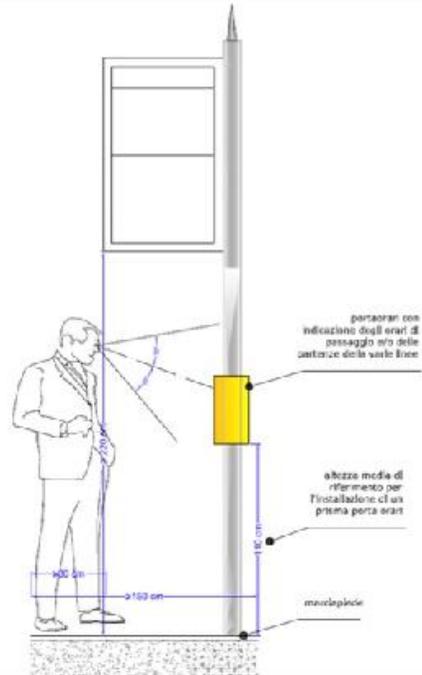
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

INDICAZIONI GEOMETRICHE

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

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

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



FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA



DESIGN:

Coerenza tra tutte le fermate

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

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



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



ILLUMINAZIONE

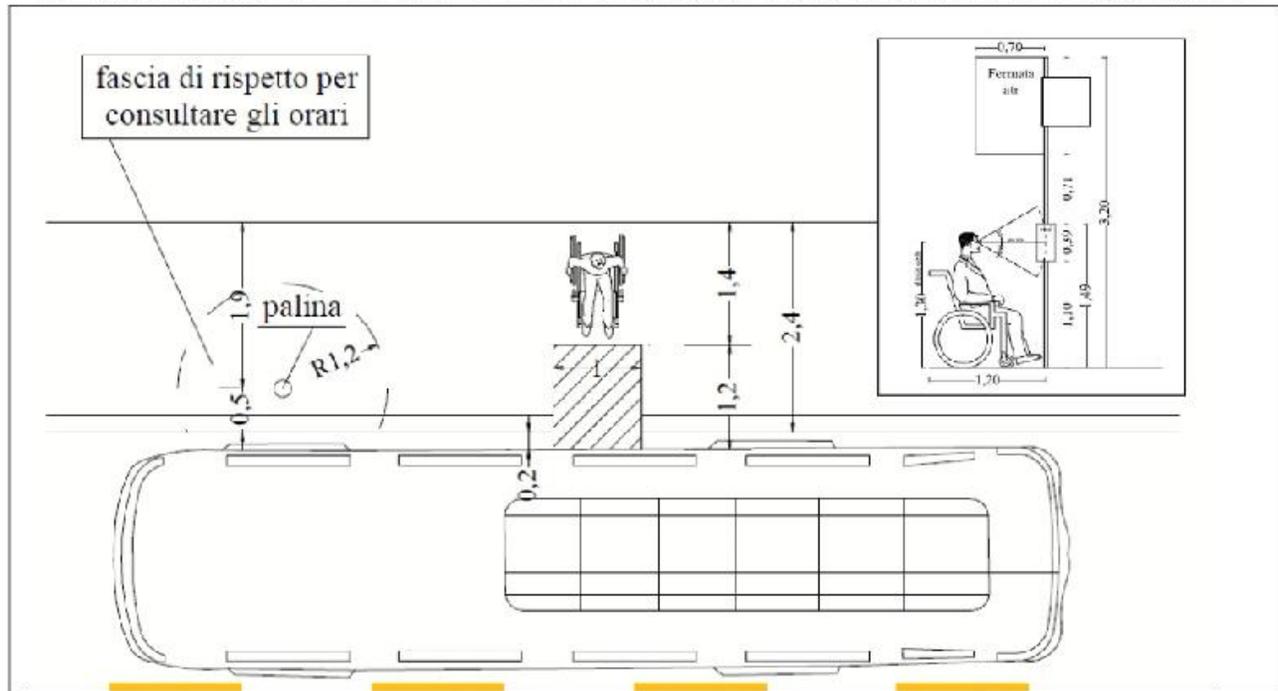
Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA



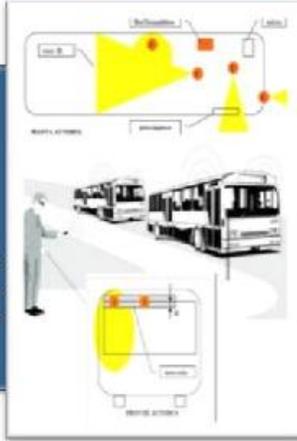
ELEMENTI PROGETTUALI

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



ACCESSIBILITA'

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





ALLEGATO 2

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





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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

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

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

Percorso sconnesso in tratti limitati.

Sicurezza da migliorare in brevi tratti.

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

Marciapiedi stretti ma percorribili.

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

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

GIALLO-VERDE

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

Limitare e piccole sconessioni

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

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGI RISERVATI

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

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

VERDE: a norma



INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

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

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

Attraversamento lungo.

Insicurezza del pedone con traffico sostenuto e veloce.

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

Strisce sbiadite poco visibili.

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

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

Scarsa sicurezza del pedone.

Puntuale problema di manutenzione.

Attraversamento da riposizionare.

Scarsa illuminazione di notte.

Scarsa visibilità di giorno.

Semaforo senza avvisatore acustico e intercettazione.

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.



ALLEGATO 3

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





Effetti del PEBA su ambiente e paesaggio

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

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

1.1. Valutazione delle singole azioni (matrice degli interventi)

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

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

Gli impatti vengono definiti con la seguente scala:

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

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



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

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



1.2. Valutazione delle azioni del piano sulle singole componenti ambientali

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

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



		indirettamente aree di pregio naturalistico).	
	ASPETTI STORICI, ARCH./ ARCHEOL.	Gli interventi sul corpo stradale e sui marciapiedi ev. eseguiti nel centro storico, sono di tipo puntuale e quantitativamente limitati, che interessano il corpo superficiale della pavimentazione. L'intervento, in quanto finalizzato alla migliore fruibilità dello spazio pubblico, può qualificare il bene pubblico.	+1
	PAESAGGIO	Gli interventi vengono effettuati in ambiente urbano. Con riferimento al paesaggio urbano gli interventi hanno un effetto positivo in quanto possono contribuire alla qualificazione degli spazi pubblici.	+1
	SUOLO	Effetti irrilevanti sul consumo di suolo: gli interventi previsti si svolgono su strade o percorsi esistenti. La nuova pavimentazione in betonelle per un totale 1266 mq viene eseguita su superfici già asfaltate con posa a secco migliorando la permeabilità del terreno.	+1
	MOBILITA'	L'estensione dell'effetto è significativo in quanto l'attuazione del piano negli spazi pubblici permetterà di incentivare la mobilità lenta a scapito dell'auto.	+1
	ENERGIA	Gli effetti attesi del piano sono riferiti alla disincentivazione dell'uso dell'automezzo a favore degli spostamenti a piedi e/o con mezzi pubblici, o con mezzi elettrici, con conseguente risparmio energetico.	+1
	POPOLAZIONE	Gli effetti attesi del piano sono riferiti alla disincentivazione dell'uso dell'automezzo con effetti positivi in termini di minore rumore, maggiore sicurezza e aumento della convivialità e socialità degli spazi urbani. Effetti positivi attesi sulla salute e sul benessere individuale e collettivo.	+1

Interrelazioni con le componenti ambientali

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

- **ACQUA**

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

- **MORFOLOGIA**

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

L'impatto sulla componente è nullo.

- **BIODIVERSITA'**

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



- **PAESAGGIO**

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

- **USO DEL SUOLO**

Non sono previste nuove infrastrutture viabilistiche (nuove opere di urbanizzazione). Per quanto riguarda l'occupazione di nuovo suolo. Va tenuto conto, nel bilancio complessivo, che il PEBA non modifica e non altera l'assetto territoriale o le previsioni urbanistiche e di popolazione. Tutte le azioni riguardano ambiti urbani edificati. L'impatto della componente è nullo.

- **MOBILITA'**

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

- **ENERGIA**

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

- **SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

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

¹ V. PICIL



CONCLUSIONI

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

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

Gennaio 2019



ALLEGATO 4

NOTE SULLA GEOREFERENZIAZIONE TERRITORIALE DEL PEBA





NOTE SULLA GEOREFERENZIAZIONE TERRITORIALE DEL PEBA

Descrizione del lavoro: per l'elaborazione e la traduzione in formato shapefile (.shp) del PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Marcon (VE) ci si è avvalsi dell'utilizzo dell'applicativo GIS Open Source QGIS.

L'elaborazione del progetto in questione ha previsto la restituzione di file "base" e file "specifici" per comporre l'elaborato di Piano georiferito.

File "base":

- Confini amministrativi del Comune di Marcon (VE) ricavati dallo shapefile fornito dall'IDT della Regione Veneto;
- Carta Tecnica Regionale – CTR in scala 1:5.000 suddivisa per quadranti utilizzata come sfondo base;
- Reticolo stradale comunale.

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

- **Edifici comunali – Marcon:** a partire dal tematismo "FABBRIC" della CTR Regionale contenente l'edificato per l'area considerata: estrazione, classificazione, normazione attributi e tematizzazione degli edifici di interesse comunale rilevati, composti e descritti tramite: Numero (N., es. 1), Codice Rilievo (es. E01), Edificio (es. Municipio), Indirizzo (es. Piazza Municipio 1), Località (es. centro), Dimensione in mq (es. 1650), Categoria (es. Scuole);
- **Vie rilevate – Marcon:** a partire dal reticolo stradale comunale ho sviluppato la normazione toponomastica delle vie comunali, dalla quale successivamente ho estratto le vie rilevate di interesse con conseguente classificazione attributi, tematizzazione e applicazione etichette di riferimento; queste si compongono e descrivono come segue: Numero (es. 1), Codice rilievo (es. U01), Nome (es. via Roma), Num. (per vie con più tratti, es. 1g);
- **Arre verdi – Marcon:** Individuazione e disegno del perimetro delle aree verdi di interesse, classificazione e tematizzazione; si compongono come segue: Codice (es. 1), Nome (es. Parco via Cici), Codice rilievo (es. V01);
- **Accessibilità spazi pubblici:** tracciamento e disegno della componente lineare accessibilità, con conseguente attribuzione dei valori (buono, migliorabile, limitata) e relativa tematizzazione;
- **Accessibilità parcheggi:** individuazione e posizionamento marker parcheggio con relativa tematizzazione in base al livello di accessibilità;
- **Accessibilità fermate ACTV:** individuazione e posizionamento marker fermate bus ACTV con relativa tematizzazione in base al livello di accessibilità;
- **Accessibilità puntuale:** individuazione e posizionamento marker interruzioni e incroci con relativa tematizzazione in base al livello di accessibilità;
- **Sottopassaggi ciclopedonali.**



Comune di MARCON
Città Metropolitana di Venezia

PEBA

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



EDIFICI

Dicembre 2018

Tecnici incaricati	 SCARPA & DROUILLE ARCHITETTURA + URBANISTICA	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Comune di Marcon	Resp. Servizio Urbanistica Resp. Settore IV, OO.PP. e Urbanistica	arch. Carlo Mottola dott.ssa Daniela Giacomini





ELENCO EDIFICI

TIPO	NOME	INDIRIZZO	LOC.	COD.
UFFICI, CENTRI CULTURALI E ASSOCIATIVI				
Sede Municipale	--	P.zza Municipio, 20	Marcon	E01
Biblioteca e Centro Culturale	De Andrè	P.zza IV Novembre, 2	Marcon	E02
Centro Civico e Polizia municipale	Aldo Moro	Via della Cultura, 3	Marcon	E03
Centro Associazioni ex-scuola	--	P.zza I Maggio, 1 - 3	Gaggio	E04
Centro Anziani (dismesso)	--	Via della Cultura, 7	Marcon	E05
EDIFICI SCOLASTICI				
Scuola secondaria di primo grado (ex media)	G. F. Malipiero	Via della Cultura, 12	Marcon	E06
Scuola primaria	G. Marconi	V.le San Marco, 2	Marcon	E07
Scuola primaria	Don Milani	Via Marmolada, 17	Marcon	E08
Scuola primaria	D. Manin	V.le Don L. Sturzo, 101	S. Liberale	E09
Scuola primaria	G. Carducci	Via E. Fermi, 25	Gaggio	E10
Scuola dell'infanzia	Archimede	V.le TN-TS, 38/A	Marcon	E11
Scuola dell'infanzia	Girasole	Via Marmolada, 15a	Marcon	E12
Scuola dell'infanzia	Arcobaleno	Via E. Fermi, 25	Gaggio	E13
Scuola dell'infanzia	Primavera	Via Salvo D'Acquisto, 4	S. Liberale	E14
CIMITERI				
Cimitero Nuovo di Marcon	--	Via Don Ballan	Marcon	E15
Cimitero Vecchio di Marcon	--	V.le San Marco	Marcon	E16
Cimitero di Gaggio	--	V.le Don L. Sturzo	Gaggio	E17
IMPIANTI SPORTIVI				
Impianto Sportivo di Marcon (stadio-campo calcio)	Nereo Rocco	Via dello Sport, 14	Marcon	E18
Palazzetto sport di Marcon	--	Via dello Sport, 12	Marcon	E19
Impianto Sportivo di S. Liberale	--	Via Zuccarello, 42f	S. Liberale	E20
Palestra scuola San Liberale	--	V.le Don L. Sturzo, 101	S. Liberale	E21
Impianto Sportivo di Gaggio	--	Via Fermi, 25	Gaggio	E22
ALTRI IMMOBILI COMUNALI				
Campi da Tennis (gestione privata)	--	Via dello Sport, 16	Marcon	--
Ufficio Tecnico Comunale (non aperto pubblico)	--	Via V. Veneto, 20	Marcon	--
Ex casa del segretario (non aperto al pubblico)	--	P.zza Municipio, 22	Marcon	--
Alloggi per Anziani (residenze autonome)	--	Via della Cultura, 15-17-19	Marcon	--
Ex cucina comunale/centro cottura (non aperto al p.)	--	Via della Cultura, 9	Marcon	--
Distretto sanitario ULSS (gestione ULSS)	--	Viale S. Marco	Marcon	--
Ex sede Protezione Civile (dismesso)	--	Via E. Toti, 2	S. Liberale	--
Ecocentro	--	via Praello	S. Liberale	--





TABELLA RIASSUNTIVA PRIORITA' E COMPUTI INTERVENTI

COD	indirizzo			VAL.	IMPORTO	PRIOR.
UFFICI, CENTRI CULTURALI E ASSOCIATIVI						
E01	Sede Municipale		P.zza Municipio, 20 Marcon		€ 912,00	5
E03	Centro Culturale - Biblioteca	De Andrè	P.zza IV Novembre, 2 Marcon		€ 1.359,00	4
E02	Centro Civico- Sala Consigliere- Polizia	A. Moro	Via della Cultura, 3 Marcon		€ 628,00	5
E04	Centro Associazioni ex-scuola		P.zza I Maggio, 1 - 3 Gaggio		€ 4.600,00	4
E05	Centro anziani (dismesso)		Via della Cultura, 7 Marcon		€ 123,00	2
EDIFICI SCOLASTICI						
E06	Scuola secondaria di 1° grado (media)	Malipiero	Via della Cultura, 12 Marcon		€ 1.726,00	5
E07	Scuola primaria (elementare)	Marconi	V.le San Marco, 2 Marcon		€ 2.208,00	5
E08	Scuola primaria (elementare)	Don Milani	Via Marmolada, 17 Marcon		€ 1.106,00	5
E09	Scuola primaria (elementare)	Manin	V.le Don Sturzo, 101 S. Liberale		€ 4.535,00	5
E10	Scuola primaria (elementare)	Carducci	Via Fermi, 25 Gaggio		€ 1.153,00	5
E11	Scuola dell'infanzia	Archimede	V.le TN-TS, 38/A Marcon		€ 4.800,00	3
E12	Scuola dell'infanzia	Girasole	Via Marmolada, 15a Marcon		€ 262,00	3
E13	Scuola dell'infanzia	Arcobaleno	Via Fermi, 25 Gaggio		€ 2.573,00	4
E14	Scuola dell'infanzia	Primavera	Via D'Acquisto, 4 S. Liberale		€ 700,00	4
CIMITERI						
E15	Cimitero Nuovo di Marcon		Via Don Ballan Marcon			
E16	Cimitero Vecchio di Marcon		V.le San Marco Marcon		€ 2.435,60	3
E17	Cimitero di Gaggio		V.le Don Sturzo Gaggio		€ 3.060,00	5
IMPIANTI SPORTIVI						
E18	Impianto Sportivo Marcon (stadio)	N. Rocco	Via dello Sport, 14 Marcon		€ 2.500,00	3
E19	Palazzetto dello sport di Marcon		Via dello Sport, 12 Marcon		€ 38,00	2
E20	Impianto Sportivo di S. Liberale		Via Zuccarello, 42f S. Liberale		€ -	2
E21	Palestra scuola Manin		V.le don Sturzo S. Liberale		€ 476,00	3
E22	Impianto Sportivo di Gaggio		Via Fermi, 25 Gaggio			
SOMMA					€ 35.194,60	





NOME E FUNZIONE

Municipio

INDIRIZZO

Piazza Municipio, 20, 30020 Marcon VE

E01

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
Assenza di podotattili		

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Porta accesso principale e uscita emergenza con presenza gradino h 3 cm	Realizzazione raccordi con ricarica in asfalto (x2)
	Assenza simbolo accessibilità	Applicazione contrassegno con simbolo accessibilità
SERVIZIO IGIENICO	A norma	Ricollocazione tavolino
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenza nella rampa scala del segnale a pavimento a 30 cm dal primo e ultimo gradino	Applicazione segnale a pavimento
	Assenza corrimano nel lato esterno della rampa	Installazione corrimano
PERCORSI INTERNI	Sportello informativo h 120 cm	Intervento di abbassamento piano sportello ad altezza di 90 cm
CORTILE/AREE ESTERNE	Parcheggio in ghiaia nel retro dell'edificio privo di percorso esterno e di raccordo con edificio	-

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
---------------------------------	--	--

PRIORITÀ

critero	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	4
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
A3	Accesso principale e uscita emergenza / ricarica in asfalto h 3 cm (x2)	mq	2	€ 123,00	€ 246,00
E2	Ingresso principale / inserimento simbolo di accessibilità	n	1	€ 38,00	€ 38,00
--	Rampa scala / Applicazione striscia antiscivolo per segnalazione gradini	ml	4	€ 7,00	€ 28,00
E4	Rampa scala / installazione corrimano	m	20	€ 30,00	€ 600,00
	SOMMA				€ 912,00



NOME E FUNZIONE

Biblioteca e Centro culturale

E02

INDIRIZZO

Piazza IV° Novembre, 30020, Marcon, VE

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento	
			Ricollocazione di fronte a ingresso laterale con rampa	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
Assenza di podotattili		

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Corrimano assente all'inizio di una delle due rampe degli accessi laterali	Inserimento corrimano
	Rampa esterna priva di variazione cromatica	Applicazione strisce antiscivolo
	Rampe e accessi esterni prive di linee podotattili (x3)	Applicazione podotattili
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Rampa scale prive di strisce anti-scivolo sul pavimento	Applicazione sul pavimento di strisce anti-scivolo
PERCORSI INTERNI	A norma	-
CORTILE/AREE ESTERNE	Percorso adiacente edificio. Scarso orientamento	Installazione paletti delimitazione
NOTE	Scaletta esterna accesso principale: installazione corrimano centrale	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

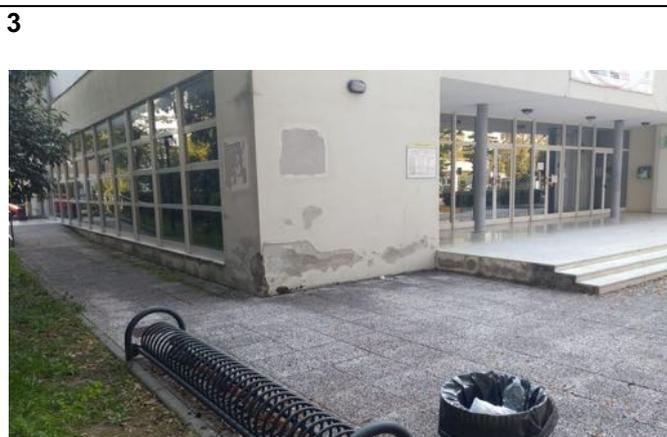
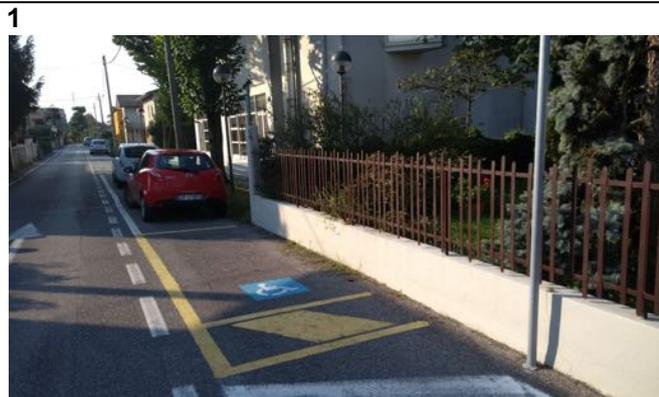
BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
--	--	---

PRIORITÀ

critério	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	3
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	4



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
E4B	Rampa accesso laterale / installazione corrimano e parapetti	ml	4	€ 80,00	€ 320,00
E13	Rampa scale / Applicazione strisce antiscivolo	ml	20	€ 7,00	€ 140,00
E13	Rampe esterne laterali / Applicazione strisce per variazione cromatica gradini	ml	7	€ 7,00	€ 49,00
C2	Rampe e scale esterne laterali / Installazione segnali podotattili (x3)	m	6	€ 50,00	€ 300,00
C1	Percorso laterale adiacente edificio / Installazione paletti parapetonali (x5)	n	5	€ 110,00	€ 550,00
	SOMMA				€ 1.359,00



NOME E FUNZIONE

Centro civico e Polizia municipale

INDIRIZZO

Via della Cultura, 30020 Marcon-VE

E03

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA		ASSENTE
1	<i>dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea</i>	<i>segnaletica: verticale e/o orizzontale assente</i>	<i>accessibilità: raccordo al percorso di collegamento</i>

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	Oltre 200 m. Assenza podotattili	

	<i>Barriera rilevata</i>	<i>Intervento richiesto</i>
ACCESSO ESTERNO	Sconnessione raccordo con rampa accesso zona parcheggio Assenza segnaletica di identificazione edificio	Rifacimento raccordo edificio inizio rampa Installazione cartello
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenza nella rampa scale di segnaletica a pavimento a 30 mc dal primo e ultimo gradino	Installazione segnale a pavimento
PERCORSI INTERNI	Assenza parapetto su rampa ingresso	Installazione parapetto
CORTILE/AREE ESTERNE	Vedi accesso esterno	-
NOTE	Presenza montacarichi per accesso piano primo	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

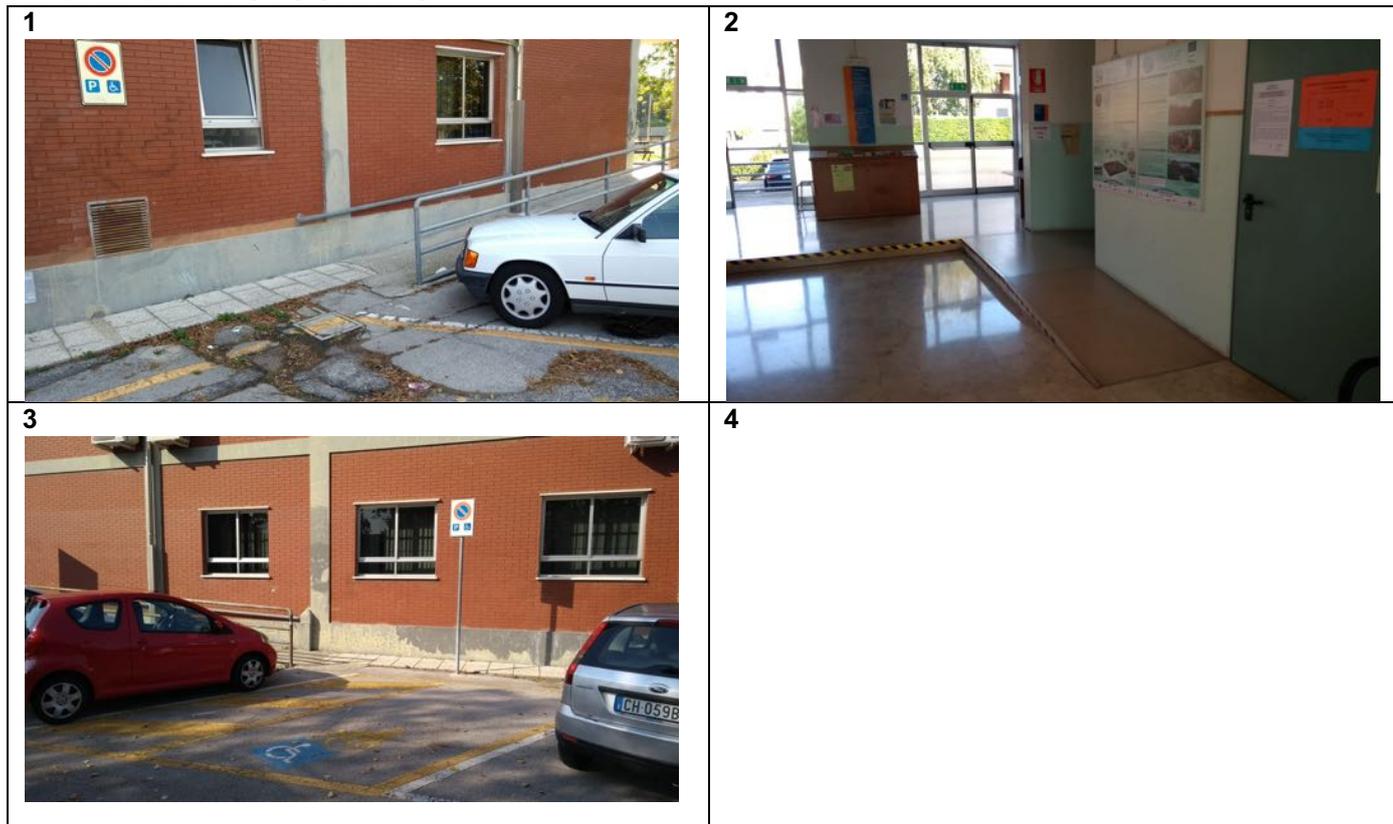
BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
--	---------------------------------------	--

PRIORITÀ

<i>criterio</i>	<i>max punti</i>	<i>punteggio</i>
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	4
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
B5	Rampa accesso zona parcheggio / rifacimento pavimentazione in asfalto	mq	20	€ 16,00	€ 320,00
E1	Ingresso principale / installazione cartello identificazione	n	1	€ 80,00	€ 80,00
E14	Rampa scala / applicazione strisce antiscivolo per segnalazione gradini	ml	4	€ 7,00	€ 28,00
C1	Rampa interna / installazione parapetto	ml	2,5	€ 80,00	€ 200,00
	SOMMA				€ 628,00



NOME E FUNZIONE

Centro Associazioni (ex-scuola)

E04

INDIRIZZO

Via Enrico Mattei, 95, Gaggio

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
X		

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Rampa priva di corrimano	Installazione corrimano
SERVIZIO IGIENICO	Non a norma	Ristrutturazione bagno e installazione sanitari per disabili
COLLEGAMENTI VERTICALI	EDIFICIO A UN PIANO	-
PERCORSI INTERNI	Accessibili	-
CORTILE/AREE ESTERNE	Accessibili	-
NOTE		

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

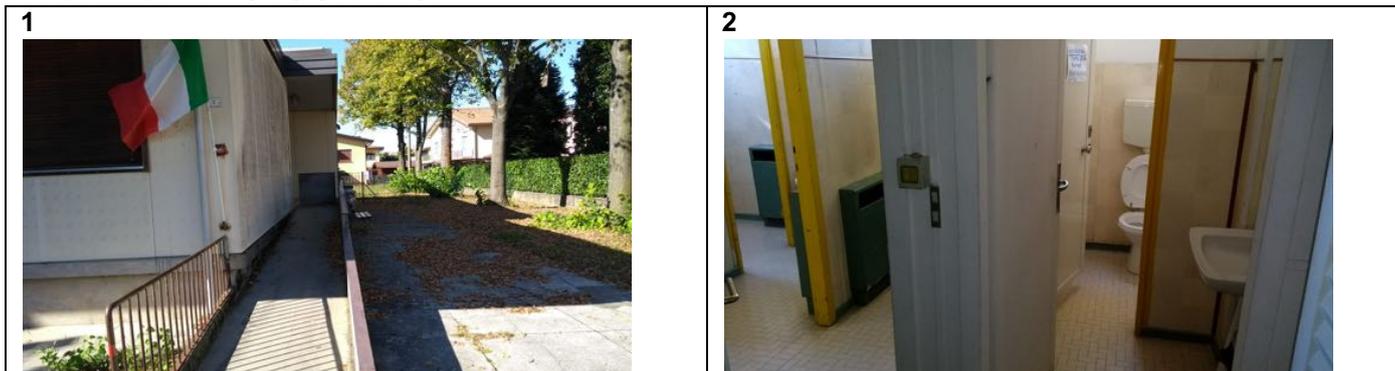
BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
---------------------------------	---------------------------------------	--

PRIORITÀ

critero	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	1
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	3
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	4



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
E5	Rampa accesso principale / installazione corrimano	ml	5	€ 80,00	€ 400,00
-	Bagno / demolizione e rif. rivestimenti ceramici per allargamento (forfait)	n	1	€ 2.000,00	€ 2.000,00
-	Bagno / falegnameria per sostituzione porte (forfait)	n	1	€ 1.200,00	€ 1.200,00
-	Bagno / installazione sanitari e attrezzature (forfait)	n	1	€ 1.000,00	€ 1.000,00
	SOMMA				€ 4.600,00



NOME E FUNZIONE **Centro anziani (in ristrutturazione)**
INDIRIZZO **Via della Cultura, 7**

E05

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	<i>dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea</i>	<i>segnaletica: verticale e/o orizzontale assente</i>	<i>accessibilità: raccordo al percorso di collegamento</i>	€ 1.000,00

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
		X

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	-	-
SERVIZIO IGIENICO	Non rilevabile causa ristrutturazione	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Edificio con solo piano terra	-
PERCORSI INTERNI	Assenza elementi di arredo	-
CORTILE/ AREE ESTERNE	Dislivello nel marciapiede merimentrale	Applicazione scivolo di raccordo
NOTA	L'edificio non è attualmente in uso e la valutazione sul livello di accessibilità	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

critério	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	1
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	2



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
A3	Marciapiede perimetrale / scivoleto per raccordo dislivello h 2,5	n	1	€ 123,00	€ 123,00
	SOMMA				€ 123,00



NOME E FUNZIONE

Scuola media Malipiero

E06

INDIRIZZO

Via della Cultura, 14

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	dim: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento	
		Assenza segnaletica orizzontale	Non raccordato e pav. in ghiaia (vedi intervento su ingresso docenti e personale)	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
		X

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Dislivello h 2,5 in ingresso frontale a dx dell'entrata	Installazione scivolo di raccordo
	Dislivello h 2,5 ingresso lato giardino	Installazione scivolo di raccordo
	Raccordare area uscita di emergenza	Asfaltatura 10 mq per raccordo uscita
	Porta ingresso pesante	Installazione sistema di facilitazione apertura porta
	Ingresso docenti e personale con scale e privo i rampa. Prenza di dislivello h 2,5	Asfaltatura 20 mq per raccordo parcheggio/ ingressi
	Griglia di scolo con fessure troppo larghe vicino al cancello	Sostituzione di 2 m di griglia a livello del cancelletto
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Interruzione corrimano nel primo tratto al piano terra	Prolungamento corrimano
	Assenza secondo corrimano	Installazione corrimano
PERCORSI INTERNI	A norma	-
CORTILE/AREE ESTERNE	Inaccessibile per pavimentazione in ghiaia	-
NOTE	Numero classi, 18. Numero alunni, 420. Presente un alunno in carrozzina.	
	Presenza montacarichi per accesso piano primo	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
---------------------------------	---------------------------------------	--

PRIORITÀ

critero	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	4
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
A3	Ingresso frontale a dx dell'entrata / applicazione scivolo asfalto per raccordo dislivello h 2,5	n	1	€123,00	€123,00
A3	Ingresso lato giardino / applicazione scivolo asfalto per raccordo dislivello h 2,5	n	1	€123,00	€123,00
B5	Area adiacente uscita emergenza / asfaltatura	mq	10	€ 16,00	€ 160,00
-	Porta ingresso / applicazione sistema facilitazione per apertura porta	n	1	€ 100,00	€ 100,00
A3	Ingresso laterale di docenti e personale (con scala ma privo di rampa) / asfaltatura	mq	30	€16,00	€480,00
-	Cancelletto di ingresso / Sostituzione griglia con fessure strette	n	2	€ 40,00	€ 80,00
E4	Inizio scala piano terra / Installazione corrimano di prolungamento	ml	2	€ 30,00	€ 60,00
E4	Scale / Installazione secondo corrimano h 75 in tutte le scale	ml	20	€ 30,00	€ 600,00
	SOMMA				€ 1.726,00



NOME E FUNZIONE **Scuola elementare Marconi**
INDIRIZZO **Viale S. Marco, 2, Marcon**

E07

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1 davanti Muncipio	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	X	

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Assenza parapetto su rampa Edificio privo di simbolo accessibilità	Installazione parapetto Applicazione simbolo accessibilità
SERVIZIO IGIENICO	Assenza attrezzature a norma	Installazione rialzo seduta WC
COLLEGAMENTI VERTICALI	Edificio con solo p. terra	-
PERCORSI INTERNI	Radiatori senza protezione	Installazione copriradiatori
CORTILE/AREE ESTERNE	A norma	-
NOTE	Numero classi: 10; Numero alunni: 238 Pedibus presente fino a pochi anni fa. Bici parcheggiate vicino all'ingresso e non nel parcheggio apposito con tettoia.	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

critero	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	4
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
E4b	Rampa esterna verso il giardino / Installazione parapetto	m	4	€ 80,00	€ 320,00
E2	Ingresso edificio / Applicazione targa simbolo accessibilità	n	1	€ 38,00	€ 38,00
-	Bagno / installazione tavoletta seduta WC	n	1	€ 50,00	€ 50,00
E17	Radiatori / installazione copriradiatori	n	10	€ 180,00	€ 1.800,00
	SOMMA				€ 2.208,00



NOME E FUNZIONE

Scuola elementare Don Milani

E08

INDIRIZZO

Via Marmolada, 17 - Marcon

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di colegamento	
			Dissesto, pavimentazione da rifare	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	Poco più di 200 m	

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Gradino h 10 su accesso palestra vicino a spogliatoi	Installazione rampa di raccordo
	Gradino h 10 su uscita lato impianto fotovoltaico	Installazione rampa di raccordo
SERVIZIO IGIENICO	Maniglioni bagno disabili da riparare	Manutenzione ordinaria maniglione con fissaggio a muro
COLLEGAMENTI VERTICALI	Edificio con solo piano terra	-
PERCORSI INTERNI	Biblioteca non accessibile	Riorganizzazione per rendere accessibile parte degli scaffali direttamente nell'atrio.
CORTILE/AREE ESTERNE	Accessibile	-
NOTE	Numero classi: 14. Numero allievi: 288 Non c'è il pedibus	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
--	--	---

PRIORITÀ

criterio	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	4
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
E8	Accesso palestra adiacente spogliatoio / installazione scivolo removibile in alluminio h 10	n	1	€ 400,00	€ 400,00
E8	Gradino h10 su uscita lato impianto fotovoltaico/ installaz. scivolo removibile in alluminio h 10	n	1	€ 400,00	€ 400,00
D1	Maniglioni bagno disabili da riparare / intervento in economia di operaio	h	4	€ 25,50	€ 102,00
D1	Biblioteca non accessibile / riorganizzazione funzionale con intervento in economia di due operai	h	8	€ 25,50	€ 204,00
	SOMMA				€ 1.106,00



NOME E FUNZIONE

Scuola elementare Manin

E09

INDIRIZZO

Viale Don Luigi Sturzo, 101, San Liberale

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
X		

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Uscita di emergenza con scalino al primo piano	Applicazione di un tappeto
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Scala priva di secondo corrimano. Presenza montacarichi a norma.	Installazione secondo corrimano h 75
PERCORSI INTERNI	Atrio primo piano con problemi di acustica	Applicazione di pannelli fonoassorbenti
CORTILE/AREE ESTERNE	Accessibile	-
NOTE	Numero classi: 6; Numero bambini dell'istituto: 140. Pedibus ASSENTE	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
--	--	---

PRIORITÀ

critério	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	4
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
-	Uscita adiacente percorso con dislivello / Predisposizione tappeto in gomma	n	1	€ 35,00	€ 35,00
E4	Rampa scale / installazione corrimano	ml	10	€ 30,00	€ 300,00
E18	Atrio primo piano / applicazione pannelli fonoassorbenti 50x50 cm	mq	70	€ 60,00	€ 4.200,00
	SOMMA				€ 4.535,00



NOME E FUNZIONE

Scuola elementare Carducci

INDIRIZZO

Via Fermi, 25, Gaggio

E10

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	NON A NORMA		ASSENTE
1	<i>dimensioni: largo <3,2 m, lungo 6,0 m se in linea</i>	<i>segnaletica: verticale e/o orizzontale assente</i>	<i>accessibilità: raccordo al percorso di collegamento</i>

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	X	

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Accesso principale con dislivello h 2,5	Applicazione scivolo
	Giunti larghi nelle plotte in ghiaia del percorso	Sigillatura giunti
SERVIZIO IGIENICO	Assenza specchio lavabo	Installazione specchio
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenza secondo corrimano nella rampa. Presenza ascensore	Installazione corrimano h 75
PERCORSI INTERNI	A norma	-
CORTILE/AREE ESTERNE	Accessibile.	-
NOTE	Numero classi: 5. Numero alunni: 106	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

<i>criterio</i>	<i>max punti</i>	<i>punteggio</i>
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	4
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
A3	Accesso principale / installazione scivolo h2,5cm	n	1	€ 123,00	€ 123,00
B12	Pav. con plotte in cemento e ghiaia / sigillatura giunti con boiacca cementizia	mq	25	€ 14,00	€ 350,00
-	Bagno disabili / installazione specchio sopra al lavandino	n	1	€ 80,00	€ 80,00
E4	Rampa a chiochiola / applicazione secondo corrimano h 75	ml	20	€ 30,00	€ 600,00
	SOMMA				€ 1.153,00



NOME E FUNZIONE

Scuola materna Archimede

E11

INDIRIZZO

Viale Trento e Trieste, 38, Marcon

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA		ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di colegamento
			Dislivello h2,5 con marciapiede

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	X	

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	A norma	-
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Edificio con solo p. terra	
PERCORSI INTERNI	Scarsa minsonorizzazione aule comuni	Installazione pannelli fonoassorbenti
CORTILE/AREE ESTERNE	Accessibile	-

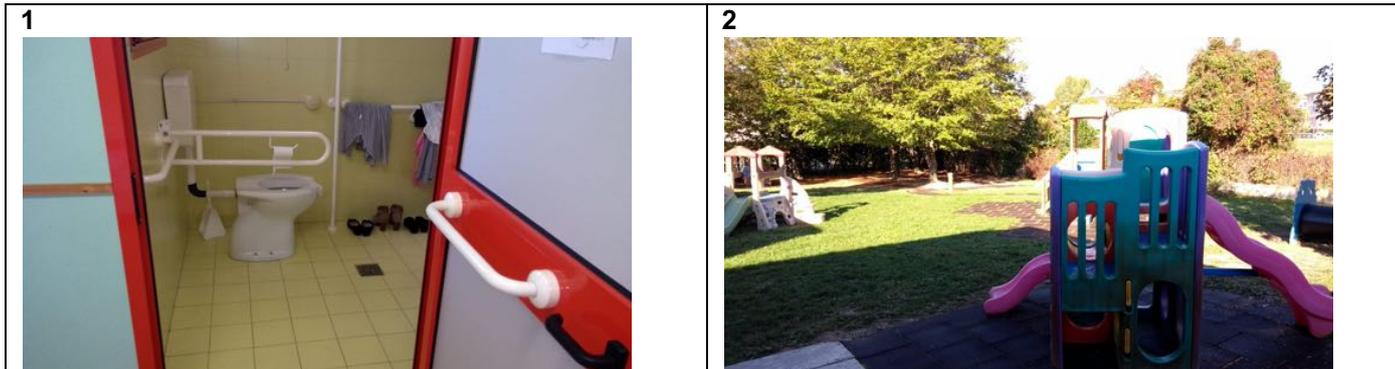
LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

critério	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	3
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	0
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	3



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



DESCRIZIONE E COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
E18	Mensa e area comune ingresso / installazione pannelli fonoassorbenti	mq	80	€ 60,00	€ 4.800,00
	SOMMA				€ 6.860,00

NOTE:

1. Numero classi: 4; Numero bambini dell'istituto: 91



NOME E FUNZIONE

Scuola materna Girasole

INDIRIZZO

Via Marmolada, 17, Marcon

E12

PARCHEGGIO RISERVATO

	PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA	ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	X	

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Campanello h140 cm	Abbassamento altezza citofono
	Dislivello h 2,5 in uscita sul giardino	Installazione tappettino per riduzione dislivello
SERVIZIO IGIENICO	Maniglione rotto	Intervento di manutenzione maniglione
COLLEGAMENTI VERTICALI	assenti	-
PERCORSI INTERNI	A norma	-
CORTILE/AREE ESTERNE	accessibili	-
NOTE	Numero classi: 3. Numero bambini: 73	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

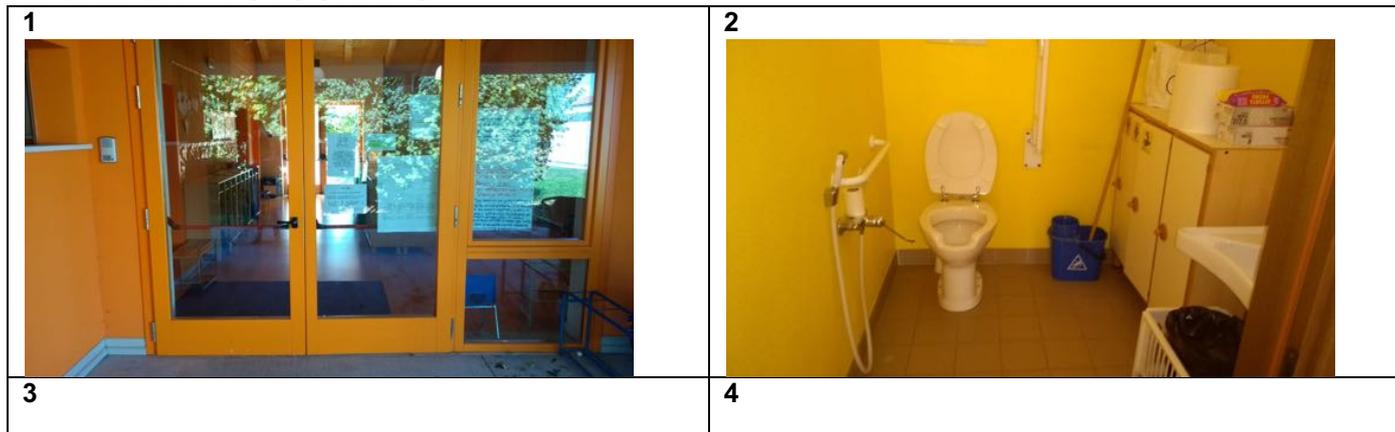
BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
--	--	---

PRIORITÀ

criterio	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	3
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità riilevate)	3	0
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	3



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
D1	Ingresso / intervento elettricista per abbassamento altezza citofono	h	4	€ 25,50	€ 102,00
-	Uscite esterne con piccolo dislivello / Predisposizione di un tappeto in gomma	n	2	€ 80,00	€ 160,00
	SOMMA				€ 262,00



NOME E FUNZIONE

Scuola materna Arcobaleno

E13

INDIRIZZO

Via Fermi, 25, Marcon

PARCHEGGIO RISERVATO

	PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA	ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	X	

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Giunti larghi lungo il percorso di accesso principale	V. intervento scuola elem. Carducci
	Dislivello accesso h3 lato giostrine	Installazione scivolo
SERVIZIO IGIENICO	Assenza specchio in bagno	Installazione specchio
COLLEGAMENTI VERTICALI	Edificio con solo p. terra	-
PERCORSI INTERNI	Problema di acustica nella "aula vecchia" che si affaccia sulle uscite emergenza	Installazione pannelli fonoassorbenti
CORTILE/AREE ESTERNE	Accessibile	-
	Numero classi: 4; Numero bambini: 78 Segnalata scarsa illuminazione "aula vecchia"	

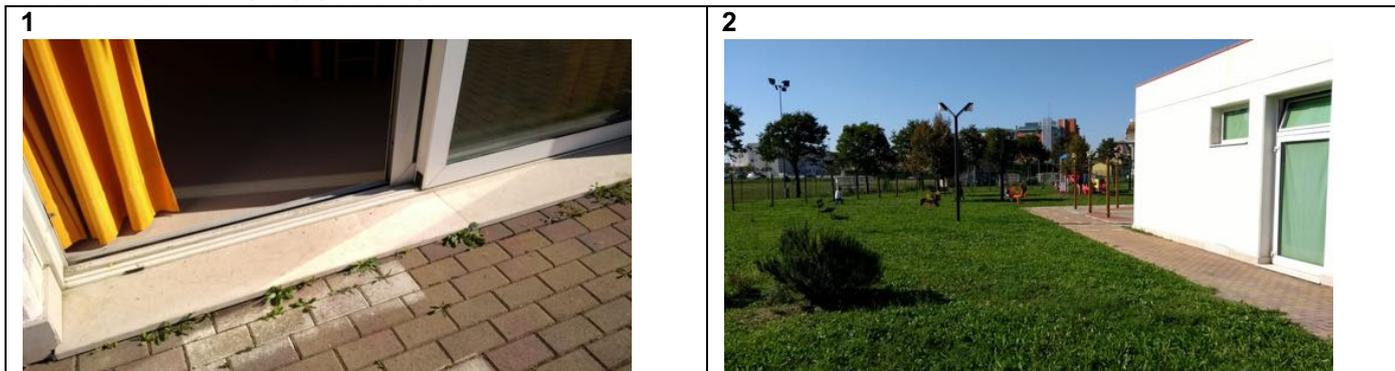
LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

<i>criterio</i>	<i>max punti</i>	<i>punteggio</i>
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	3
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	0
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	3



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



DESCRIZIONE E COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
A3	Accesso lato giostrine / Installazione scivolo per raccordo dislivello h3	n	1	€ 123,00	€ 123,00
-	Bagno disabili / installazione piccolo specchio sopra al lavandino	n	1	€ 50,00	€ 50,00
E18	aula che si affaccia alle scale esterne di uscite emergenza/ installaz. pannelli fonoassorbenti	mq	40	€ 60,00	€ 2.400,00
	SOMMA				€ 2.573,00



NOME E FUNZIONE

Scuola materna Primavera

INDIRIZZO

Via Salvo D'Acquisto, 7, San Liberale

E14

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA	ASSENTE
	dimensioni: largo <3,2 m, lungo 6,0 m se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente
		accessibilità: raccordo al percorso di collegamento
		X

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
	X	

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Dislivello h 2,5 ingresso principale	Applicazione scivolo di raccordo
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenti	-
PERCORSI INTERNI	Accessibili	-
CORTILE/AREE ESTERNE	Tombini sporgenti	Aumentare copertura pavimentazione in gomma (come nell'area giochi)
	Segnalata pericolosità degli spigoli nei pilastri esterni dell'edificio	Eliminazione n160 spigoli con intervento di scalfitura o con applicazione paraspigoli h120 cm
NOTE	Numero classi: 3; Numero bambini dell'istituto: 65	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
--	--	---

PRIORITÀ

critero	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	3
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	0
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	3



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
-	Ingresso principale / Installazione scivolo h3cm	n	1	€ 200,00	€ 200,00
-	Cortile con giochi / installazione pavimentazione con mattonelle antitrauma in gomma attorno a tombini	n	10	€ 50,00	€ 500,00
	SOMMA				€ 700,00



NOME E FUNZIONE

Cimitero via San Marco

E16

INDIRIZZO

Via S. Marco, Marcon

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA		ASSENTE
1	<i>dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea</i>	<i>segnaletica: verticale e/o orizzontale assente</i>	<i>accessibilità: raccordo al percorso di collegamento</i>
			Oltre 200 m. Giunti larghi / sigillatura giunti

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
		X

	<i>Barriera rilevata</i>	<i>Intervento richiesto</i>
ACCESSO ESTERNO	Ingresso: rampa non a norma per eccessiva pendenza 12 % (0,47/6)	Nuova rampa in alluminio / modificare altezza cancelletto
	Degrado asfalto pavimento esterno	Asfaltatura leggera 3*7 m = 20 mq
SERVIZIO IGIENICO	Assenti	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	-	-
PERCORSI INTERNI	Non accessibile causa pavimentazione in ghiaia	Realizzazione pavimentazione
CORTILE/AREE ESTERNE	Percorso interrotto causa gradini e sconnessione e degrado zona parcheggio	Asfaltatura

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
---------------------------------	--	--

PRIORITÀ

<i>criterio</i>	<i>max punti</i>	<i>punteggio</i>
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	2
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	3

RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
-	Ingresso principale / intervento di allungamento della rampa esistente con applicazione prolunga in acciaio lungh. 3 ml (tot. h 47 cm)	n	1	€ 900,00	€900,00
D1	Ingresso principale / Intervento in economia per modificare altezza cancelletto successivo a allungamento rampa.	h	6	25,50	153,00
B4	Pavimentazione esterna ingresso / strato di usura in asfalto per percorsi pedonali	mq	20	€ 6,88	€ 137,60
B1	Area interna in ghiaia / fornitura e posa pav. in betonelle	mq	15	€ 83,00	€ 1.245,00
	SOMMA				€ 2.435,60



NOME E FUNZIONE **Cimitero di Gaggio**
INDIRIZZO **Via Trento Trieste e via Matteotti**

E17

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	<i>dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea</i>	<i>segnaletica: verticale e/o orizzontale assente</i>	<i>accessibilità: raccordo al percorso di collegamento</i>	
		Modificare segnaletica stradale		

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
Vedi intervento parcheggio riservato		

	<i>Barriera rilevata</i>	<i>Intervento richiesto</i>
ACCESSO ESTERNO	Accesso parte "vecchia": dislivello h25 cm	Installazione rampa lungh. 3 ml
	Accesso nuovo: scalino h 3 cm	Rifacimento pavimentazione in betonelle
	Accesso nuovo laterale: scalino h 4 cm	Rifacimento pavimentazione in betonelle
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenti	-
PERCORSI INTERNI	Percorso in ghiaia dalla zona nuova vicino a camera ardente	V. intervento di pavimentazione da camera ardente a chiesetta
	Percorso in ghiaia dalla camera ardente a chiesetta	Pavimentazione in betonelle di 10 mq
	Percorso zona vecchia: completare marciapiede dalla colombiera all'ingresso	Pavimentazione in betonelle 8*1,5=12 mq
	Chiesetta con gradino h 10 cm	Installazione rampa 1,5 ml
CORTILE/AREE ESTERNE	Area parcheggio e bus	Modificare segnaletica stradale
NOTE	FONTANELLA vicino ingresso parte vecchia: non accessibile	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

<i>criterio</i>	<i>max punti</i>	<i>punteggio</i>
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	3
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	2
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	5



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
E8	Accesso vecchio / installazione rampa removibile in alluminio lungh. 3 ml per dislivello h25 cm	n	2	€ 400,00	€ 800,00
B9	Accesso nuovo principale / rifacimento pavimentazione betonelle per raccordo dislivelli h3 cm	mq	6	€ 47,00	€ 282,00
B9	Accesso nuovo laterale / rifacimento pavimentazione betonelle per raccordo dislivelli h4 cm	mq	6	€ 47,00	€ 282,00
B8	Da camera ardente a chiesetta / Realizzazione nuova pavimentazione in betonelle	mq	12	€ 54,00	€ 648,00
B8	Parte vecchia da colombaia a ingresso / completare marciapiede in betonelle	mq	12	€ 54,00	€ 648,00
E8	Ingresso chiesetta / installazione rampa removibile	n	1	€ 400,00	€ 400,00
	SOMMA				€ 3.060,00



NOME E FUNZIONE **Centro sportivo Marcon**

INDIRIZZO **Via dello Sport, 12/A**

E18

PARCHEGGIO RISERVATO

	PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA	ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	accessibilità: raccordo al percorso di collegamento

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
X		

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Accessibile	-
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenti	-
PERCORSI INTERNI	Tribune non accessibili	Realizzare una pedana rialzata adiacente alla tribuna
CORTILE/AREE ESTERNE	Accessibile	-

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUON fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

critério	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	2
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	3



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
-	Area antistante la tribuna / realizzazione pedana rialzata	n		€2.500,00	€ 2.500,00
	SOMMA				€ 2.500,00



NOME E FUNZIONE **Palazzetto dello sport**
INDIRIZZO **Via dello Sport, 12/A**

E019

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA	ASSENTE
1	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente
		accessibilità: raccordo al percorso di collegamento

FERMATATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
X		

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Accessibile	-
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenti	-
PERCORSI INTERNI	Accessibile	-
CORTILE/AREE ESTERNE	Edificio accessibile privo di simbolo di accessibilità	Applicazione simbolo di accessibilità

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
	X		

PRIORITÀ

critério	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	3	2
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	2	0
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	8	2



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD.	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
E2	Lato ingresso principale / applicazione simbolo accessibilità	n	1	€ 38,00	€ 38,00
	SOMMA				€ 38,00



NOME E FUNZIONE **Campo sportivo San Liberale**
INDIRIZZO **Via Ugo Foscolo, 17, 30020 San Liberale VE**

E20

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA	ASSENTE
	dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea	segnaletica: verticale e/o orizzontale assente
		accessibilità: raccordo al percorso di collegamento

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente

	Barriera rilevata	Intervento richiesto
ACCESSO ESTERNO	Assenza parcheggio riservato e percorso pavimentato	Pavimentazione area d'accesso
SERVIZIO IGIENICO	Assente per il pubblico	Installazione modulo prefabbricato per servizio igienico
COLLEGAMENTI VERTICALI	-	-
PERCORSI INTERNI	-	-
CORTILE/AREE ESTERNE	-	-
NOTE	Campo sportivo per allenamenti, circondato da prato, privo di attrezzature per il pubblico (parcheggio, marciapiede, tribuna, bagno)	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate

PRIORITÀ

critério	max punti	punteggio
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	3	0
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	2	2
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	8	2



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
-	Interventi finalizzati alla realizzazione di spazi per il pubblico (tribuna, bagno, parcheggio)	n	1	--	--
	SOMMA				--



NOME E FUNZIONE

Palestra scuola Elementare Manin

INDIRIZZO

Viale Don Sturzo, 101, 30020 San Liberale VE

E21

PARCHEGGIO RISERVATO

PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA			ASSENTE
1	<i>dimensioni: largo <3,2 ml, lungo 6,0 ml se in linea</i>	<i>segnaletica: verticale e/o orizzontale assente</i>	<i>accessibilità: raccordo al percorso di collegamento</i>	

FERMATA AUTOBUS

Presente entro 100 m dall'edificio	Presente entro 200 m dall'edificio	Assente
X		

	<i>Barriera rilevata</i>	<i>Intervento richiesto</i>
ACCESSO ESTERNO	Due ingressi per il pubblico con dislivello h 3cm	Applicazione scivolo di raccordo
SERVIZIO IGIENICO	A norma	-
COLLEGAMENTI VERTICALI	Assenti	-
PERCORSI INTERNI	A norma	-
CORTILE/AREE ESTERNE	Edificio accessibile privo di simbolo di accessibilità	Applicazione simbolo di accessibilità
NOTE	Il pubblico usa i servizi igienici degli spogliatoi/ scuola	

LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ	BUONO fino a 2 n.c. rilevate	SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	INSUFFICIENTE oltre 5 n.c. rilevate
--------------------------	---------------------------------	---------------------------------------	--

PRIORITÀ

<i>criterio</i>	<i>max punti</i>	<i>punteggio</i>
Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione)	4	2
Rilievo tecnico (numero e rilevanza delle non conformità rilevate)	3	1
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1	0
Segnalazioni pervenute dai portatori d'interesse	1	0
Interventi di adeguamento/restauro già programmati	1	0
somma	10	3



RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



COMPUTO INTERVENTI

COD	DESCRIZIONE (dove/intervento)	U.M.	QUANTITÀ	COSTO UNIT.	COSTO TOT
-	Ingressi esterni del pubblico / Applicazione scivolo di raccordo in acciaio h3cm	n	2	€ 200,00	€ 400,00
E2	Ingresso palestra / applicazione simbolo accessibilità e direzione accesso	n	2	€ 38,00	€ 76,00
	SOMMA				€ 476,00