



COMUNE di ROVERE' VERONESE - VR

P E B A

Piano per l'**E**liminazione delle **B**arriere **A**rchitettoniche



1 - RELAZIONE

Settembre 2021

Professionisti incaricati



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Comune di Roverè
Veronese

Sindaca
Ref. area LL.PP.

Alessandra Caterina Ravelli
ing. Nicola Repele



Progettisti incaricati	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Collaboratore	Claudia Giabardo
Comune di Roverè Veronese	sindaca Alessandra Caterina Ravelli resp. LL.PP. ing. Nicola Repele

stampato il 3 settembre 2021



INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	8
1.1. Riferimenti normativi	8
1.2. Destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	11
2.1. Contesto geografico e viabilità	11
2.2. Dati demografici	11
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità con gli strumenti di pianificazione e i programmi urbani	12
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	15
3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori	15
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento	15
4. Azioni di partecipazione e concertazione	19
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari	19
5. Individuazione dei percorsi pedonali	21
5.1. I centri abitati rilevati	21
5.2. Gli spazi pubblici	22
5.3. Mappatura stato di fatto, rilievi, schedature	23
PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'	25
1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità	27
1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali	27
1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici	28
1.3. Presenza scalini/dislivelli negli attraversamenti e nei percorsi pedonali	29
1.4. Mappatura delle valutazioni	30
2. Valutazione accessibilità di piazze e aree verdi attrezzate	31
2.1. Piazze	31
2.2. Aree verdi attrezzate	32
3. Valutazione accessibilità di servizi ed attività commerciali	35
3.1. Uffici postali, banche, supermercati	35
3.2. Ristoranti e alberghi	36
3.3. Servizi socio sanitari	36
3.4. Luoghi di culto e teatro	37
4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL	39
4.1. Parcheggi riservati	39
4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto	40
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	43
5.1. Edifici rilevati	43
5.2. Schedatura e valutazione	43



6. Priorità d'intervento	45
6.1. Edifici comunali	45
6.2. Spazi pubblici	46
PARTE 3 – INTERVENTI, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE, MONITORAGGIO E LINEE GUIDA	49
1. Quantificazione interventi	51
1.1. Prezzario	51
1.2. Azioni di accompagnamento	52
1.3. Quadro economico	54
2. Attuazione e monitoraggio	55
2.1. Programmazione e risorse	55
2.2. Attuazione e governance	57
2.3 Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati)	59
2.4. Monitoraggio e indicatori	60
APPENDICE – Alcune linee guida per gli interventi negli spazi urbani	63
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	64
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	66
3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	67
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	71
5. Attraversamenti pedonali	72
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	76
ALLEGATI	81
A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici	
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	
A3. Questionari su accessibilità, sicurezza, orientamento con questionari consegnati	
A4. Elementi di analisi sugli indicatori ambientali con rappresentazione cartografica	







PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





Premessa

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

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

Documenti, progetti e piani comunali consultati

- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- DUP
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)
- PIANO COMUNALE DELL'ILLUMINAZIONE (PICIL)
- PATI e CARTA DEI VINCOLI

Attività svolte per la predisposizione del PEBA

- Incontri con il referente tecnico dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio delle possibili correlazioni fra piani urbani e la programmazione dei lavori pubblici.
- Individuazione dei poli attrattivi, rilievi degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali.
- Indagine sull'accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza
- Svolgimento di “interviste spot” nel capoluogo e nelle frazioni durante i rilievi ed osservazione delle pratiche d'uso/spostamenti in alcuni luoghi strategici (piazze, centri urbani, aree verdi e scuole).
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione di obiettivi/strategie del piano.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Rilievi e mappatura delle fermate autobus, degli stalli parcheggi riservati ai disabili, e valutazione di sintesi dell'accessibilità degli spazi urbani.
- Valutazione esterna dell'accessibilità dei servizi e degli esercizi pubblici.
- Definizione delle priorità d'intervento.



1. Riferimenti normativi e destinatari

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero “Pediplan”, è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo dei percorsi pedonali e come uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici finalizzati alla qualificazione dei percorsi accessibili. L’attuazione del Pediplan migliora la sicurezza nelle strade e facilita gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ area giochi, ecc.).

1.1. Riferimenti normativi

Costituzione italiana. Articolo 3

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

Convenzione ONU

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

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

Legge 41/1986, art. 32 comma 21

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

Legge 104/1992, art. 24, comma 9

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

E' il principale riferimento normativo per l'assistenza, l'integrazione sociale ed e i diritti delle persone handicappate. Inoltre la legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di

Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.

Legge Quadro 13/1989

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

Regione Veneto

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

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

Regolamento Edilizio Comunale (2020)¹

1.2. Destinatari

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

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

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

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

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

¹ Si suggerisce di integrare il R.E.T con un paragrafo sulle barriere sensoriali e cognitivi.

Disabilità cognitiva: limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento e/o relazionarsi socialmente².

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto e in Italia oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone³. Di conseguenza si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire. Diventa pertanto necessario promuovere interventi per adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l'accessibilità e la sicurezza (dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere la città più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori⁴.

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



² L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un differente approccio comunicativo.

³ Fonte: Istat 2018. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 168,9 anziani ogni 100 giovani.

⁴ Cfr. “Indicatori della salute pianificazione per la salute”, Sacile 1 dicembre 2017, G. Simon, “Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane”.

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



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico

Il Comune di Roverè Veronese è situato al centro dell'altipiano della Lessinia nella provincia di Verona, si estende su 36,55 Km², conta 2.085 abitanti e confina con i comuni di Bosco Chiesanuova, Cerro Veronese, Grezzana, Verona, San Mauro di Saline, Velo Veronese, Selva di Progno.

Il comune fa parte della Comunità Montana della Lessinia e rientra nel Parco naturale regionale della Lessinia. Oltre al centro storico del capoluogo, ci sono tre frazioni principali (San Francesco, San Vitale in Arco, San Rocco di Piegara) e un totale di 38 piccole località tra cui la stazione sciistica "Conca dei Parpari".

L'altimetria del territorio comunale va dalla quota di 293 m s.m. nel Vajo di Squaranto fino ai 1.573 m del Monte Pigarolo, e prevale un'economia di carattere agricolo-artigianale.

La componente paesaggistica e naturalistica svolge una funzione importante e condiziona lo sviluppo territoriale ancorato a vincoli preesistenti e alle configurazioni morfologiche e geologiche di tipo prevalentemente carsiche (con presenza di numerose grotte e cavità naturali) che hanno influenzato il sistema insediativo ed infrastrutturale.

Il grado di "pericolosità sismica" del comune di Roverè Veronese corrisponde a 3 "livello medio", riferito alla possibilità di terremoti abbastanza forti.

2.2. Dati demografici

Quadro evolutivo

Anno	POPOLAZIONE RESIDENTE	Nascite	Decessi	Numero famiglie
2003	2.095	25	23	820
2010	2.206	19	14	877
2015	2.115	17	25	840
2019	2.083	13	16	
2020	2.085			

Fonte: Tuttitalia.it

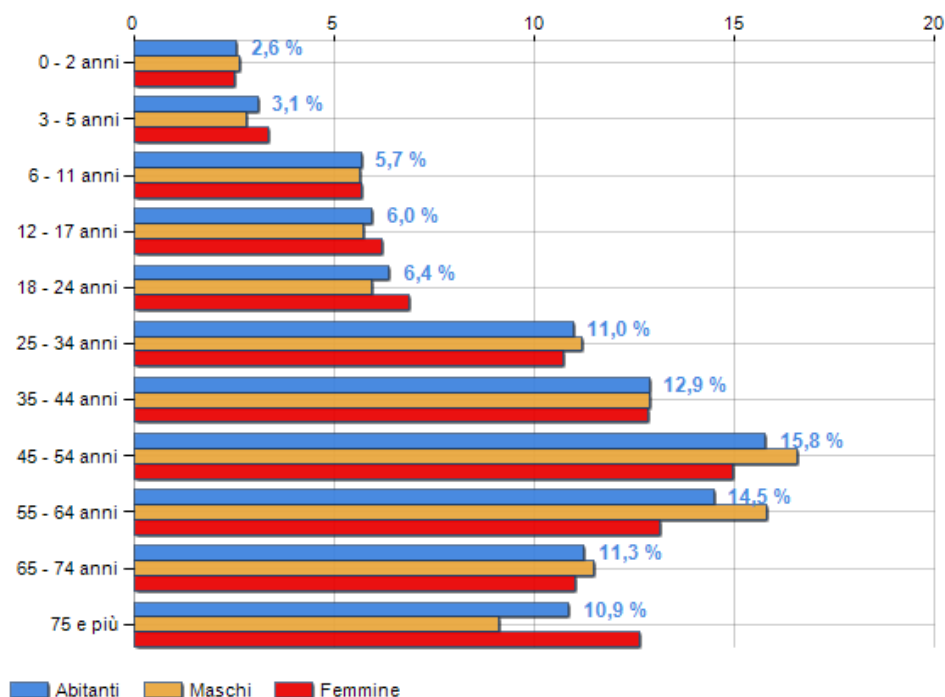
Stato di fatto

POPOLAZIONE	N. FAMIGLIE	Età > 65 anni	ETA MEDIA	INDICE VECCHIAIA 2017	DENSITA' (ab/kmq)
2.085	872	464 22,13%	44,5	143,1%	57,4

Fonte: Comuni italiani



Nota: l'indice di vecchiaia comunale è leggermente inferiore a quello provinciale (152,3).



Fonte: Urbistat

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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
P.A.T.I. (adozione 2011) Carta dei Vincoli del Pati	Comuni coinvolti: Roverè Veronese, Velo Veronese, San Mauro di Saline.
Variante parziale al PATI	Comune interessato: Roverè Veronese. Obiettivi di tutela e valorizzazione del territorio. Vedi le strade della mobilità slow identificate (Tavola 5 del PTCP)
ENERGIA E CLIMA PAES (2017)	Adesione del Comune di Roverè Veronese al patto dei sindaci impegnati nella salvaguardia del clima. Obiettivo: ottenere entro il 2030 una riduzione del 20% delle emissioni di CO2, con particolare interesse per la promozione dell'energia da fonti rinnovabili. Azioni previste: • riqualificazione della rete di illuminazione pubblica; • miglioramento dell'isolamento degli edifici comunali; • riqualificazione rete ciclopedonale;



	• attivazione Piano Bike sharing; • potenziamento servizi telematici; • sostegno della mobilità elettrica con installazione colonne distribuzione energia elettrica.
Piano Illuminazione Comunale (PICIL) 2017	Piano per il contenimento dell'inquinamento luminoso con linee guida Priorità alla sicurezza in generale ed all'adeguamento degli impianti pedonali d'arredo.
Documento Unico di programmazione DUP (2017-2019) (2019-2021)	Missione Trasporto e Diritto alla Mobilità: collaborazione Polizia locale, commercianti e cittadini per la risoluzione dei problemi inerenti la viabilità, con particolare attenzione alle sicurezza stradale con introduzione di dossi stradali, ottimizzazione dell'illuminazione, completamento zona pedonale e incroci pericolosi.
Programma Triennale LL.PP 2021/2023	Ristrutturazione e messa in sicurezza di intersezioni a raso in area extraurbana Ammodernamento delle strutture viarie esistenti
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	L'obiettivo del Piano persegue il miglioramento della qualità dell'aria a tutela della salute umana e della vegetazione.
Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	Obiettivi d'interesse diretto o indiretto al PEBA: - La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, ampliando la rete infrastrutturale, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo). - Lo sviluppo di un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio, prevedendo di ridurre le emissioni nocive nell'aria, ...il rilancio del trasporto pubblico; lo sviluppo dei carburanti green e dei veicoli ibridi ed elettrici. - Una migliore funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, tutelando la mobilità debole e assicurando il monitoraggio e la manutenzione programmata delle reti e dei percorsi.
PTRC della Regione Veneto adottato con DGR 372 del 2009 (approvato il 30 giugno 2020)	Azioni di governo basati sui principi europei: - Coesione economica e sociale. - Sviluppo sostenibile. - Competitività equilibrata per il territorio. Linee guida e obiettivi: <u>Energia, risorse e ambiente:</u> contrastare il cambiamento climatico. <u>Mobilità:</u> garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopeditoni per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti. <u>Crescita sociale e culturale:</u> beni paesaggistici da conservare. La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: la funzionalità e la qualità estetico-architettonica.



Biodiversità e siti appartenenti alla rete natura 2000

L'intero territorio comunale registra un'elevata presenza di aree forestali e naturalistiche⁶, infatti il comune di Rovere Veronese fa parte della Comunità montana del Parco Regionale della Lessinia⁷ ed è direttamente interessato dal SIC IT3210040 Monti Lessini - Pasubio - Piccole Dolomiti Vicentine, che ricade anche nei comuni di Bosco Chiesanuova, Erbezzo, e Selva di Prognò⁸.

La rete ecologica comunale è quindi costituita dalle seguenti aree:

- l'area del Parco Regionale della Lessinia e la porzione della ZPS-ZSC dei Monti Lessini, ricadente in territorio roverese;
- i corridoi ecologici del Vajo Squaranto e della Valle di Mezzane e del Prognò di Mezzane;
- le aree di connessione naturalistica della fascia collinare e montana degli arrenatereti, che interessa il territorio centro settentrionale, e quelle della fascia collinare dei prati aridi, che riguarda l'estrema parte meridionale del territorio comunale;
- i biotopi di Valon di Malera e crinale nord orientale e la foresta di Giazza, corrispondenti alla porzione del SIC IT 3210040 che ricade in territorio roverese.

PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Il PEBA prevede interventi di ridotta entità (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in aree pubbliche già edificate e urbanizzate; gli interventi non comportano modifiche strutturali tali da produrre impatti ambientali e/o paesaggistici e non interferiscono nelle aree protette.

Il PEDIPLAN ovvero PAU (Piano Accessibilità Urbana) è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale e a limitare la mobilità veicolare, e la sua attuazione genera impatti ambientali positivi.

⁶ V. le invarianti di natura ambientale nella Relazione VINCA alla Variante Parziale PATI (Tavola 3 PTCPi).

⁷ La Comunità Montana della Lessinia è costituita dai territori di 18 Comuni in provincia di Verona; la superficie del parco è ampia poco più di 10.000 ha.

⁸ **SIC IT3210040.** L'area SIC "Monti Lessini – Pasubio – Piccole Dolomiti Vicentine", estesa per ha 13.872,35 presenta solo una porzione interessata dall'area della Comunità della Lessinia. Si tratta di una breve catena dolomitica con creste, pareti rocciose, canaloni, mughete, pascoli rocciosi e faggete nelle parti più basse. Nell'ambiente cacuminale e di cresta, con rupi dolomitiche, canaloni, circhi glaciali, mughete e pascoli alpini e sub-alpini, è presente una piccola torbiera bassa. Foreste subalpine di *picea abies*, faggeti di *luzolo-fagetum*, terreni erbosi calcarei alpini.

Sotto il profilo forestale si identificano perticaie di pino mugo e *rhododendron hirsutum*; arbusteti di *alnus viridis* e *salix* sp; terreni erbosi calcarei alpini. L'ambiente è altresì caratterizzato da un esteso al complesso forestale costituito essenzialmente da boschi di *picea abies*, con nuclei ad alta densità di *abies alba* e *fagus silvatica*. Nell'area forestale e nei pascoli circostanti sono presenti alcune specie erbacee a carattere endemico. Si segnala la presenza di numerose entità endemiche alpine o rare (*Aquilegia enseleana*, *Cirsium carniolicum*, *Buplerum petraeum*, *Saxifraga hosti*) e sub-endemiche molte delle quali protette dalla L.R. n°53.



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

3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori

L'ambito d'indagine del PEBA è costituito dal capoluogo Roverè Veronese e delle frazioni di San Rocco di Piegara, S. Francesco, San Vitale in Arco, che corrispondono agli "ambiti territoriali omogenei" (ATO) a dominante residenziale individuati nel PATI:

- ATO 01 San Rocco
- ATO 02 Roverè - San Vitale
- ATO 03 San Francesco - Camposilvano

Le zone non comprese negli ambiti omogenei sono da considerarsi in ambito agricolo-forestale.

Il PEBA ha quindi focalizzato i rilievi nei centri abitati/residenziali in cui sono presenti i poli attrattori pedonali, le attività commerciali e i servizi pubblici come ad esempio:

- Il municipio, le scuole e la biblioteca.
- Le piazze e le aree parrocchiali.
- L'ufficio postale e le banche.
- Le aree parcheggio e le fermate bus.
- Le aree verdi attrezzate/aree giochi.
- I negozi e i siti turistici.
- Gli impianti sportivi.
- I cimiteri.
- I servizi socio-sanitari (farmacie e ambulatori).

3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

1. Verificare il grado di accessibilità degli edifici pubblici comunali secondo un approccio "dentro/fuori" (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno).
2. Definire una programmazione d'interventi decennale.
3. Favorire l'inclusione nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza degli spazi pubblici.



4. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi pubblici per i pedoni.
5. Valutare l'accessibilità e la sicurezza pedonale delle macro-zone molto frequentate (piazze, aree scolastiche, commerciali, ecc.) e delle aree giochi.
6. Migliorare la sicurezza e l'attrattività dei centri abitati con azioni di moderazione del traffico.
7. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale: le aree parcheggio con gli stalli riservati ai disabili e le fermate di trasporto pubblico.
8. Delineare linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi e.b.a. e degli indicatori per il monitoraggio dell'attuazione del piano.

Strategie d'intervento

A. Dentro/ fuori gli edifici comunali

Garantire l'accessibilità esterna degli edifici comunali in una logica di continuità e catena degli spostamenti che includono i percorsi, i parcheggi e le fermate bus.

Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare alle aree esterne degli edifici scolastici; il Pedibus è un'iniziativa da sviluppare per limitare il traffico automobilistico nelle ore di punta, incentivare gli spostamenti pedonali su brevi distanze, favorire l'autonomia dei bambini e il loro benessere psicofisico.

B. Servizi raggiungibili a piedi

Indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane con servizi di vicinato che possano limitare il consumo di suolo, e favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili a scapito di quelli motorizzati.

C. Integrare o realizzare le Zone 30

Favorire l'uso condiviso delle strade laddove sono assenti percorsi pedonali protetti e dove le condizioni lo consentono (es. strade residenziali o luoghi molto trafficati dai pedoni), con l'inserimento di limite di velocità 30 o 20 km/h.

D. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) per i pedoni nelle vie più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali e alla velocità delle auto. La strategia consiste nel focalizzare gli interventi negli attraversamenti pedonali e nelle intersezioni, con l'inserimento puntuale di segnaletica podotattile e di elementi per la "moderazione del traffico" (v. Parte 3).

Inoltre occorre individuare e realizzare un sistema di aree e percorsi protetti tra loro interconnessi funzionalmente e visivamente. Altrettanto rilevante che i conducenti possano identificare gli spazi adibiti ai pedoni.

E. Garantire la continuità pedonale dei percorsi

Pervenire ad una azione diffusa ed economica per raccordare i piccoli dislivelli presenti nei percorsi e negli attraversamenti (con ricariche in asfalto) al fine di creare una rete di percorsi pedonali (Pediplan).

F. Individuare delle priorità d'intervento condivise

Partire dalle pratiche d'uso nello spazio osservando le modalità di spostamento pedonali ed ascoltare gli abitanti ed altri testimoni privilegiati per definire specifiche priorità d'intervento.

G. Individuare azioni di supporto nella fase di attuazione del PEBA

- Promuovere/incentivare la mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità e comunicarlo ai visitatori (segnaletica e depliant informativi).
- Educare alla mobilità lenta.
- Migliorare la fruibilità delle piazze e delle aree giochi.
- Favorire la collaborazione con i gestori e proprietari di esercizi commerciali.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità.
- Creare una consulta con alcuni portatori d'interesse.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.



S. Vitale in Arco





4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione

Le azioni di partecipazione svolte per la redazione del PEBA erano finalizzate a:

- conoscere le principali criticità in materia di b.a;
- definire le priorità d'intervento;
- informare e sensibilizzare la cittadinanza sulle questioni dell'accessibilità.

L'attuazione del PEBA prevede inoltre ulteriori "azioni di accompagnamento" a carattere partecipativo (v. parte III della Relazione).

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari

La raccolta di indicazioni provenienti dalla cittadinanza è avvenuta mediante due diverse modalità.

A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)

Durante i sopralluoghi sono state raccolte informazioni sulla percorribilità e la sicurezza pedonale. L'obiettivo era di integrare i dati di rilievo con le segnalazioni di alcuni "testimoni" che vivono nei luoghi oggetto d'indagine.

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

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni critiche, è stato predisposto un breve questionario (v. allegato n. 4). Il Comune lo ha reso disponibile on-line nel sito web istituzionale e ha diffuso un comunicato.

Sintesi delle indicazioni emerse

<i>Ambiti pubblici ed edifici segnalati</i>	<i>Criticità segnalate</i>
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la sicurezza.	Strade di accesso alle località e attraversamenti. Via Roma, Via Dante, Via S. Francesco, le piazze,
Edifici i spazi aperti al pubblico n cui migliorare l'accessibilità ed il Comfort	Gli edifici pubblici in generale L'ambulatorio medico di Roverè e S. Rocco La biblioteca di S. Rocco. La scuola di Roverè I cimiteri, alcuni locali pubblici, la chiesa di S. Vitale
Attraversamenti/intersezioni da mettere in sicurezza o da migliorare.	Frazione di S. Rocco, la Piazza di Roverè.
Altre segnalazioni.	Aree giochi senza vialetti, sosta di veicoli nei percorsi, scarsa manutenzione, attraversamenti con scarsa sicurezza, mancanza di percorsi protetti, scarsa illuminazione.



Avviso pubblicazione questionario



Comune di Roverè Veronese

Provincia di Verona

P.zza V. Emanuele, 12 – 37028 Roverè Veronese (VR) - C.F. 80010130237 - P.IVA 01686350230

☎ 045 6518005 - fax 045/6518004 E-mail: segreteria@comune.rovereveronese.vr.it

Prot. n. 4987/ VI-08

li, 23 Luglio 2021

AVVISO PIANO COMUNALE PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.)

Si rende noto che il Comune di Roverè Veronese ha avviato la redazione del proprio **P.E.B.A. (Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche)** che rappresenta uno strumento per individuare gli ostacoli che impediscono alle persone con difficoltà motoria, sensoriale o cognitiva di partecipare in pieno alla vita comunitaria.

Il piano individuerà le problematiche per l'accessibilità agli edifici, ai servizi e agli spazi pubblici, e proporrà una programmazione d'interventi per rimuovere le barriere architettoniche.

In tal modo l'Amministrazione comunale intende migliorare il comfort e la sicurezza dei percorsi pedonali e aiutare i cittadini ed in particolare i più deboli (diversamente abili, genitori, bambini, anziani etc.) a vivere normalmente la quotidianità.

A tal fine è disponibile l'allegato questionario per segnalare gli ostacoli che s'incontrano durante gli spostamenti, il quale una volta compilato potrà essere inviato all'indirizzo mail: segreteria@comune.rovereveronese.vr.it, entro e non oltre il 25 agosto 2021.



Il Responsabile Area Tecnica

Ing. Nicola Repele

5. Individuazione dei percorsi pedonali

La selezione dei percorsi è stata effettuata considerando più parametri:

- Le indicazioni fornite dall'ufficio tecnico (v. programmazione lavori pubblici).
- Le previsioni dei piani urbani e dei progetti attuativi.
- Le segnalazioni ed indicazioni dei cittadini.
- L'analisi svolta sul ruolo, la funzione e la frequentazione della singola via nel contesto locale (presenza poli attrattori).
- I percorsi casa-scuola e le "strade scolastiche".

5.1. I centri abitati rilevati



Roverè Veronese

N. spazi pubblici rilevati: 9

N. edifici comunali rilevati: 4



San Rocco di Piegara

N. spazi pubblici rilevati: 8

N. edifici comunali rilevati: 5



S. Vitale in Arco

N. spazi pubblici rilevati: 4

N. edifici comunali rilevati: 2



S. Francesco

N. spazi pubblici rilevati: 4

N. edifici comunali rilevati: 2

Note: si intende per spazi pubblici: le strade, le piazze e le aree giochi.

5.2. Gli spazi pubblici

	strade	piazze	aree giochi	somma
ROVERE' VERONESE	6	2	1	9
S. ROCCO DI PIEGARA	4	1	3	8
S. FRANCESCO	2	1	1	4
S. VITALE IN ARCO	2	1	1	4
<i>somma</i>	14	5	6	25

STRADE

Cod.	Nome
U01	Via SP15 (Roverè)
U02	Via Rimembranze e p.zza Alpini (Roverè)
U03	Via S. Francesco (Roverè)
U04	Via Roma (Roverè)
U05	Via generale Cantore (Roverè)
U06	Via Leonardo da Vinci (Roverè)
U07	Via Monte Stoppa (S. Francesco)
U08	Via SP 13 (S. Francesco)
U09	SP 15 "del Purga" tratto 1 (S. Vitale)
U10	SP15 "del Purga" tratto 2 (S. Vitale)
U11	Via S. Rocco tratto 1 (S. Rocco)
U12	Via S. Rocco tratto 2 (S. Rocco)
U13	Via Mezzavia (S. Rocco)
U14	Via "del cimitero" (S. Rocco)

PIAZZE

Cod.	Nome
P01	P.zza Vittorio Emanuele, Roverè Veronese
P02	P.zza don Quarella, Roverè Veronese
P03	P.zza S. Francesco
P04	P.zza S. Vitale in Arco
P05	P.zza S. Rocco di Piegara

AREE GIOCHI

Cod.	Località
V01	Via Da Vinci, Roverè
V02	SP15, S. Vitale
V03	Piazza S. Francesco
V04	Via del cimitero S. Rocco
V05	Borgo s.ta Croce, S. Rocco
V06	Via S. Rocco

5.3. Mappatura stato di fatto, rilievi, schedature

Il PEBA viene rappresentato con le seguenti mappature (v. dossier n. 4 "MAPPE").

RILIEVI E VALUTAZIONI

Scala/layout

- RILIEVI E SCHEDATURE 1:5.000 / A2
- VALUTAZIONI ACCESSIBILITA' 1:5.000 / A2

LOCALITA'

Scala/layout

- 1) ROVERE' VERONESE
- 2) S. FRANCESCO
- 3) S. ROCCO DI PIEGARA
- 4) S. VITALE IN ARCO

Legenda "RILIEVI E SCHEDATURE"

 Vie rilevate	 Impianti sportivi
 Ciclabile / ciclopedonale	 Campi sportivi
 Uffici comunali	 Aree verdi - aree giochi
 Scuole	 Ponti - passerelle
 Servizi culturali - associativi	 Edificazione - urbanizzazione
 Strutture socio - sanitarie	 Corsi d'acqua principali
 Supermercati	 Sottopassi
 Ufficio postale	 Fermata bus
 Hotel	 Parcheggi
 Chiese	 Rotatorie
 Cimiteri	 Confine comunale
 Piazze - Aree pedonali	 Limite pista e/o ciclopedonale
	 Macro barriere - scalinata



Piazza don Quarella



PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'





1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità

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

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

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

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. dossier n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI") finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine (v. anche Parte 3 della Relazione). Tale schedatura è articolata in tre sezioni:

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

1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali

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

Cod	Nome VIA	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede solo 1 lato o tratto	Solo banchina	Percorso assente ¹
Roverè Veronese					
U01	SP 15 (tratto 1)		X	X	
U02	Via della Rimenbranza				

¹ Percorso assente almeno su un lato o su alcuni tratti.



U03	Via S. Francesco		X tratto		
U04	Via Roma		X	X	
U05	Via Cantore				
U06	Via Da Vinci				
S. Francesco					
U07	Via Monte Stoppa				
U08	SP 13 (cimitero)				
S. Vitale in Arco					
U09	SP 15 del Purga (tratto 1)		X	X	
U10	SP 15 Del Purga				
S. Rocco di Piegara					
U11	Via S. Rocco SP35 1		X		
U12	Via S. Rocco SP35 1	X tratto	X	X tratto	
U13	Via Mezzavia				
U14	Via interna del Cimitero				



viale degli Alpini (S. Francesco)



Piazza Don Quarella (Roveré)

1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

- Mancato rispetto dei limiti di velocità.
- Presenza dislivelli con salite e discese di difficile percorrenza per una carrozzina.
- Assenza di "ingressi urbani" chiaramente identificabili.
- Distanza fra le frazioni.
- Assenza percorsi pedonali protetti o indicati nelle vie residenziali.
- Scarsa accessibilità di locali pubblici e negozi.

- Scarsa delimitazione dei percorsi pedonali e carreggiata stradale talvolta sovradimensionata (a scapito dallo spazio a disposizione dei pedoni).
- Insufficienza di segnaletica orizzontale per i pedoni.
- Accesso limitato alle aree giochi (assenza vialetti).
- Assenze linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi, uffici e servizi importanti,).
- Percorsi sconnessi, con necessari interventi di asfaltatura.
- Passai carrai in corrispondenza dei negozi con conseguente riduzione dello spazio percorribile per una persona che si sposta autonomamente in carrozzina.
- Piazze parzialmente trasformate in parcheggi o prive di ambiti pedonali (es. S. Francesco).



Via S. Rocco (incrocio con via "del cimitero")



Via Monte Aresi (S. Rocco)

1.3. Presenza scalini/dislivelli negli attraversamenti e nei percorsi pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti il rilievo ha quantificato la presenza di 28 scalini con altezza maggiore di 2,5 cm.

<i>Scalini rilevati in attraversamenti, intersezioni o percorsi</i>

28

Le principali criticità degli attraversamenti pedonali:

- presenza dislivelli o scalini (V. nota precedente).
- assenza di linee guida (segnali podotattili e/o paletti parapedonali).

- attraversamenti troppo lunghi (il pedone deve affrettarsi per attraversare).
- attraversamenti assenti nei luoghi "importanti".



via S. Rocco



SP15 Incrocio Maso di Sopra, S. Vitale

1.4. Mappatura delle valutazioni

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

ELEMENTI RILEVANTI E POLI ATTRATTORI	VALUTAZIONE ACCESSIBILITA'
Scuole Servizi culturali Sede municipale Ufficio postale Servizi socio sanitari Impianti sportivi + Farmacia Piazze - aree pedonali Campi sportivi Aree verdi - aree giochi Ponti - passerelle Corsi d'acqua principali Edificazione - urbanizzazione Sottopassi Confine comunale	Percorribilità buona Percorribilità abbastanza buona Percorribilità e/o sicurezza da migliorare e/o leggera pendenza o interferenza con bici Percorribilità limitata o assenza di linee guida e/o pendenza variabile e insicurezza e/o assenza percorso pedonale Percorribilità molto limitata o insicurezza da migliorare o pendenza accentuata o assenza percorso pedonale Interruzione sul percorso e/o nelle intersezioni e/o negli attraversamenti Incrocio da riqualificare Aree parcheggi Fermate bus accessibili, non accessibili e parzialmente accessibili Rotatorie

2. Valutazione accessibilità di piazze e aree verdi attrezzate

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

2.1. Piazze

COD	NOME	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	Piazza Vittorio Emanuele	A	PA	A	v. municipio	A	—	Chiesa, banca
P02	Piazzetta Don Quarella	PA	NO	NO	PA	assente	PA NA	Negozi, municipio, chiesa, farmacia
P03	Piazza Alpini	A/PA	PA	NO	PA	assente	assente	Posta Area parcheggi bar
P04	Piazza S. Vitale	A/PA	NO	NO ma pavim..	assente	assente	assente	Chiesa, bar
P05	Piazza S. Francesco	PA NA	NO	NO	1PA	NA	assente	Chiesa, ristobar, sala civica, medico, area parcheggio
P06	Piazza S. Rocco	PA	NO	NO	2PA	A	NA	Chiesa, bar, area parcheggio



Piazza S. Rocco



Piazza S. Vitale



Piazza Vittorio Emanuele



Piazza S. Francesco

Osservazioni

- Necessaria la qualificazione con segnaletica orizzontale colorata, della Piazza Vittorio Emanuele e di piazza S. Francesco
- Migliorare i collegamenti delle piazze di S. Vitale e di S. Rocco con i percorsi esterni.
- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.

2.2. Aree verdi attrezzate

COD	AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Roveré Veronese	NA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V02	S. Francesco	NA	NA	assente	NA	NA	NA	assente	NA
V03	S. Vitale in Arco	A	NA	assente	NA	NA	assente	NA	assente
V04	S. Rocco 1	NA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V05	S. Rocco 2	A	NA	assente	NA	assente	PA	NA	assente
V06	S. Rocco 3	NA	NA	assente	NA	assente	PA	NA	assente



Area giochi via Da Vinci, Roveré



Area giochi, S. Francesco



Area giochi "via del Purga", S. Vitale in Arco



Area giochi via "del cimitero", S. Rocco di Piegara



Percorso "Museo del Bosco" **NA**



Sentiero a S. Francesco **NA**

Criticità riscontrate

- Assenza vialetto interno.
- Non accessibilità delle aree giochi.
- Assenza giochi fruibili o arredi raggiungibile e fruibile.
- Frequente assenza dei percorsi esterni protetti per raggiungere le aree giochi.

Priorità d'intervento

- La realizzazione di percorsi pedonali esterni accessibili di collegamento (Roveré, S. Francesco, S. Rocco di Piegara).
- La dotazione di giochi fruibili da tutti i bambini nelle aree giochi più frequentate.
- Il miglioramento della percorribilità e fruibilità delle aree giochi e dei parchi.

Panchine pubbliche

Accessibili	Non Acc.
29	29

Si rileva che il 50% delle panchine negli spazi pubblici sono scarsamente accessibili.





3. Valutazione accessibilità di servizi e attività commerciali

Il rilievo dell'accessibilità, oltre agli edifici comunali, è stato esteso ad altri edifici aperti al pubblico:

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

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

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

Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

3.1. Uffici postali, banche, supermercati

nome	Parch. Riservato	Percorso esterno	ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversa- mento
UFFICIO POSTALE	A	PA	A	NA	assente	assente
BANCA - Cassa Rurale Vallagarina	PA municipio	PA/A	A	NA	assente	assente
BANCA - Banca Popolare Verona	PA municipio	A	A	A	assente	NA/PA
BANCA - Banco BPM	assente	A	A	NA	assente	NA

E' stata inoltre effettuata un'indagine nel capoluogo verificando la presenza di gradini nelle porte esterne di 19 locali pubblici (negozi, risto-bar, banche).

NEGOZI

RISTORANTI/BAR/HOTEL

Scalino > 2,5 cm	ACCESSIBILI
11	13
7	3

3.2. Ristoranti e alberghi

nome	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Non vedenti	Fermata bus
Roverè Veronese Ristorante pizzeria	Assente	NA	NA	Assente	Assente	NO	Assente
Roverè Veronese Hotel	A	A	NA	Assente	NA	PA	NA
S. Francesco Ristorante-hotel	PA	NA dislivello	NA	NA	Assente	PA	NA
S. Francesco Ristorante	Assente NA	NA	NA	NA	Assente (da realizzare)	NO	NA
S. Rocco Hotel	A	A	NA	PA	NA	NO	Assente
S. Rocco Ristorante-hotel	NA	NA	NA	Assente	Assente	NO	Assente

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



via S. Rocco



piazza Vittorio Emanuele

3.3. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia, Roverè Veronese	assente	NA	A	—	assente	PA
Ambulatorio S. Francesco	PA	A	NA	NA	NA	assente
Ambulatorio S. Rocco	PA	A	NA	NA	assente	NA
Studio medico Roverè Veronese	assente	PA / NA	PA	NA	assente	NA



3.4. Luoghi di culto e di spettacolo

nome	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Non vedenti	Fermata bus
Chiesa Parrocchiale Roverè Veronese	A rampa	A	NA	PA municipio	PA	NO	assente
Chiesa di S. Francesco	A / PA	NA	NO	assente	assente	NO	NA
Chiesa di S. Vitale	A	A	NO	assente	assente	NO	assente
Chiesa di S. Rocco	NA / PA	NA	NA	2 PA	NA	NO	A
Chiesetta Conca dei Parpari	NA	NA	NA	assente	NA	NA	assente
Teatro S. Nicolò, Roverè Veronese	PA / A	NA	NA	PA	assente	NO	assente



Chiesa di S. Vitale



Chiesa Parrocchiale Roverè



Chiesa di S. Francesco



Teatro S. Nicolò



4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

4.1. Parcheggi riservati

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

Il rilievo ha fornito le seguenti indicazioni.

LOCALIZZAZIONE	N. STALLI RISERVATI C.U.D.E.	
	Valutazione accessibilità	
Piazza Vittorio Emanuele, Roverè	2	PA
Via Roma, Roverè	1	PA
Ufficio Postale, Roverè	1	PA
Parcheggio via S. Francesco, Roverè	3	A
Centro civico di S. Francesco	1	PA
S. Vitale	0	assenti
Fronte Chiesa, S. Rocco	2	PA
Hotel Cristina (area parcheggi), S. Rocco	1	PA (pavimentazione)
Scuola S. Rocco	1	PA
Area parcheggi Borgo S. Croce	1	PA (segnal. assente)

13

Legenda



stallo a norma



stallo poco accessibile, mal
posizionato o mal segnalato



stallo non a norma per assenza segnaletica, presenza
dislivelli, dim. inadatte, assenza raccordo percorso



Parcheggio di via S. Francesco, Roverè Veronese

4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 8 fermate autobus lungo le vie rilevate. Per ciascuna fermata è stata effettuata la verifica del livello di accessibilità e comfort.

LOCALITA'	n. fermate	DISABILITA' MOTORIA (piazzola e raccordo)	COMFORT (pensilina e panca)	DISAB. VISIVA/ ORIENTAMENTO (podotattili e info)
ROVERE' VERONESE	2	NO	NO	NO
S. VITALE (centro)	2	NO	NO	NO
S. VITALE (ingresso paese)	1	NO	A	NO
S. ROCCO	2	NO / PA	NO	NO
S. FRANCESCO	1	NO	A	NO
Tra S. FRANCESCO/ ROVERE'	Varie fermate lungo strada non attrezzate e insicure	NO	NO	NO
Tra ROVERE' / S. VITALE		NO	NO	NO
Tra S. VITALE/ S. ROCCO		NO	NO	NO

Legenda

A ACCESSIBILE, REQUISITI A NORMA	PA PARZIALMENTE ACCESSIBILE, REQUISITI INCOMPLETI	NO NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA' VINCOLATA, REQUISITI ASSENTI
---	--	--

La valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) ha riguardato tre ambiti:

- **MOBILITÀ**, riferita alla presenza di una pedana² e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- **ORIENTAMENTO**, riferito alla presenza di segnali podotattili e alla leggibilità delle informazioni.
- **COMFORT**, riferito alla presenza di panchina e pensilina.

Osservazioni

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio la mancanza di percorsi tattili e l'assenza di mappe a rilievo.
- Scarso confort delle fermate: assenza frequente di una panchina o della pensilina.
- Non accessibilità di diverse fermate ed insicurezza pedonale: assenza diffusa di una piazzola o di un marciapiede collegato al percorso. Fermate collocate lungo le strade.

² Il dimensionamento del marciapiede nelle fermate è indicato nell'Allegato A3 della Relazione; inoltre si suggerisce di verificare eventuali linee guida o disposizioni dell'azienda locale di trasporti ATV.



Si segnalano possibili azioni finalizzate al miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici:

- individuare le fermate più frequentate e intervenire per renderle accessibili e confortevoli;
- avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane e nel caso sollecitare l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.



Fermata bus via SP 15 a S. Vitale in Arco





5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

5.1. Edifici rilevati

Il rilievo degli edifici ha riguardato gli edifici comunali aperti al pubblico.

COD.	CAT.	NOME	Indirizzo	località	mq sup.
E01	UFFICI	Municipio	p.zza Vittorio Emanuele	ROVERE'	600
E02	SCUOLA	Scuola del capoluogo	via gen. Cantore		2.361
E03	SPORT	Centro sportivo (spogliatoi)	via Da Vinci		50
E04	CIMIT	Cimitero Roverè	via Da Vinci		1.178
E05	POLIF.	Edificio polifunzionale S. Rocco	via S. Rocco	S. ROCCO	750
E06	SCUOLA	Scuola primaria	via S. Rocco		400
E07	POLIF.	Biblioteca	via S. Rocco		161
E08	CIMIT	Cimitero S. Rocco	via "del Cimitero"		988
E09	SCUOLA	Scuola materna	via S. Rocco		400
E10	UFFICI	Caserma Carabinieri	S.P. 35	S. VITALE	400
E11	CIMIT	Cimitero S. Vitale	S.P. 15		648
E12	CIMIT	Cimitero S. Francesco	S.P. 13	S. FRANCESCO	680
E13	POLIF.	Sala Civica di S. Francesco	p.zza S. Francesco		220
E14	SPORT	Centro sci fondo "Conca dei Parpari"	Parparo di Sotto	PARPARO	469

5.2. Schedatura e valutazione

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

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

Il rilievo ha indagato i seguenti ambiti:

- PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI
- PERCORSO ESTERNO E INGRESSO



- SERVIZIO IGIENICO
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- PERCORSI INTERNI E ORIENTAMENTO
- AREE ESTERNE DI PERTINENZA DELL'EDIFICIO

cod	EDIFICIO	AMBITO VALUTATO						
		Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite sic.
E01	Municipio	X	X	X	X	X	X	
E02	Scuola del capoluogo	X	X	X	X	X	X	X
E03	Centro sportivo (spogliatoi)	X	X	X		X		
E04	Cimitero Roverè	X	X	X	X	X	X	
E05	Edificio polifunzionale S. Rocco	X	X	X	X	X		
E06	Scuola primaria	X	X	X		X	X	X
E07	Biblioteca	X	X	X		X		
E08	Cimitero S. Rocco	X	X	X	X	X		
E09	Scuola materna	X	X	X		X	X	
E10	Caserma Carabinieri	X	X	X		X		
E11	Cimitero S. Vitale	X	X	X	X	X		
E12	Cimitero S. Francesco	X	X	X		X	X	
E13	Sala Civica di S. Francesco	X	X	X	X	X		
E14	Centro sci fondo "Conca dei Parpari"	X	X	X	X	X		

Legenda

A norma X

Da migliorare X

Non a norma X

Non valutabile

TABELLA RIASSUNTIVA DELLE VALUTAZIONI

	X	X	X	tot
Parch. riservato	2	5	7	14
Accesso esterno	1	5	8	14
Servizio igienico	4	3	7	14
Colleg. verticali	1	2	5	8
Fruibilità interna	7	3	4	14
Aree esterne	2	1	3	6
Uscite sicurezza	0	1	1	2
	17	20	35	
	23,6%	27,8%	48,6%	



6. Priorità d'intervento

6.1. Edifici comunali

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

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

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

A	Categoria/ interesse strategico/ livello di frequentazione	da 0 a 4
B	Rilievo tecnico (entità delle non conformità rilevate)	da 0 a 4
C	Segnalazioni pervenute dall'amministrazione o dai portatori d'interesse	da 0 a 1
D	Dimensione edificio e/o interventi già programmati	da 0 a 2

Il punteggio massimo assegnabile è 11 punti.

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

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

Con riferimento al criterio A "importanza" il punteggio viene articolato come di seguito:

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

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

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

cod	EDIFICIO	PRIORITA'				
		importanza	tecnico	segnalaz.	dimens. e interv.	TOT
E01	Municipio	4,0	1,5	0	1,5	7,0
E02	Scuola del capoluogo	4,0	3,5	1	2,0	10,5
E03	Centro sportivo (spogliatoi)	1,5	1,5	0	0,5	3,5
E04	Cimitero Roverè	3,0	4,00	0	1,5	9,5
E05	Edificio polifunzionale S. Rocco	3,0	3,5	0	1,5	8,0
E06	Scuola primaria S. Rocco	4,0	4,0	0	1,0	9,0
E07	Biblioteca S. Rocco	3,0	1,5	0	0,5	5,0
E08	Cimitero S. Rocco	3,0	3,5	1	1,5	9,0
E09	Scuola materna	2,0	3,0	0	1,0	6,0
E10	Caserma Carabinieri	1,5	2,0	0	1,0	4,5
E11	Cimitero S. Vitale	2,0	4,0	1	0,5	7,5
E12	Cimitero S. Francesco	2,0	4	1	0,5	7,5
E13	Sala Civica di S. Francesco	3,5	3,0	0	0,5	7,0
E14	Centro sci fondo "Conca dei Parpari"	1,0	3,0	0	1,0	5,0

6.2. Spazi pubblici

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

- il "rilievo tecnico", riferito alla individuazione delle barriere architettoniche, alla sicurezza pedonale rilevata, alla identificazione e al comfort del percorso;
- le segnalazioni/indicazioni pervenute dall'amministrazione e dalla cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;
- i lavori in corso previsti (sulla base della programmazione dei lavori pubblici);
- i percorsi di accesso agli edifici pubblici (la cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori l'edificio).

Con riferimento al "rilievo tecnico", i criteri riguardano le condizioni di accessibilità e sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali; in modo generale nella valutazione viene considerato anche il parametro "comfort" (riconducibile all'impatto acustico e all'inquinamento dei veicoli, al paesaggio e agli elementi di arredo nel percorso pedonale).

Il punteggio non è un dato stabile e potrebbe diminuire o aumentare nel corso del tempo; ad esempio a seguito di interventi migliorativi (es. con la realizzazione di Z30 o di un percorso protetto), oppure diventare più rilevante con:

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

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

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

Il punteggio "totale" (che considera sia la presenza di barriere architettoniche, la sicurezza pedonale che il ruolo della via nel contesto urbano) diventa significativo a partire da 11 punti. Un punteggio basso non significa necessariamente che la via non abbia problemi di accessibilità; potrebbe anche non avere un marciapiede però se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via residenziale, senza servizi o scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria. Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché con l'arrivo di nuovi residenti potrebbe diventare prioritaria.

Per tale motivo è utile tenere in considerazione, il dato "punteggio tecnico", che fornisce elementi conoscitivi sullo stato di accessibilità del percorso estrapolato dal contesto.

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

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



Sulla base dei suddetti criteri sono state definite le PRIORITA' per ogni via rilevata e schedata.

COD	Nome via	Rilievo tecnico	Importanza della via	Punteggio TOTALE
U01	SP15 – tratto - (Roverè)	3,0	10,5	13,5
U02	Via Rimembranze e P.zza Alpini (Roverè)	1,5	8,0	9,5
U03	Via S. Francesco (Roverè)	3,0	12,0	15,0
U04	Via Roma (Roverè)	2,0	12,5	14,5
U05	Via Generale Cantore (Roverè)	3,0	11,0	14,0
U06	Via Leonardo da Vinci (Roverè)	3,0	5,0	8,0
U07	Via Monte Stoppa (S. Francesco)	3,0	8,0	11,0
U08	Via SP 13 (S. Francesco)	3,0	6,0	9,0
U09	SP 15 "del Purga" tratto 1 (S. Vitale)	1,5	8,5	10,0
U10	SP15 "del Purga" tratto 2 (S. Vitale)	3,0	8,5	11,5
U11	Via S. Rocco tratto 1 (S. Rocco)	2,0	10,0	12,0
U12	Via S. Rocco tratto 2 (S. Rocco)	2,0	16,0	18,0
U13	Via Mezzavia (S. Rocco)	3,0	5,5	8,5
U14	Via "del cimitero" (S. Rocco)	3,0	8,5	11,5

Sulla base delle priorità sono stati selezionati i percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio che individua e quantifica puntualmente gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti 4 “schede d'intervento” (vedi dossier n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”).

cod.	Località	percorso	n. interventi	Ml. lungh
INT1	Roverè Veronese	Piazza Vittorio Emanuele, SP 15, via Roma	21	1400
INT2	S. Vitale in Arco	SP15 "del Purga"	8	550
INT3	S. Francesco	Via Monte Stoppa e Piazza S. Francesco	7	250
INT4	S. Rocco di Piegara	Via S. Rocco, Piazza, via del cimitero	15	1000
			51	3.200



PARTE 3 – INTERVENTI, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO, LINEE GUIDA





1. Quantificazione interventi

1.1. Prezzario

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

Il costo degli interventi comprende solo fornitura e messa in opera; i costi aggiuntivi (IVA, oneri organizzativi, spese tecniche) vengono considerati nelle "somme a disposizione" del quadro economico generale (v. cap. 2.4).

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



RV	D1	OPERAIO COMUNE	h	25,50
analisi	D2	RICOLLOCAZIONE LAMPIONE	n	480,00
analisi	D3	INSTALLAZIONE DISPOSITIVO ACUSTICO PER SEMAFORO	n	350,00
analisi	D4	FORNITURA E POSA PANCHINA	n	400,00
analisi	D5	FORNITURA E POSA PENSILINA BUS LUNGH. 2,3 m	n	2.000,00
analisi	D6	ISOLA SPARTITRAFFICO AL CENTRO DELLE CARREGGIATE SU ENTRAMBI I LATI REALIZZATA CON CORDOLI IN PVC LARGH. 1,0 m	n	500,00
	E	EDIFICI		
prezzari	E1	TARGA IDENTIFICATIVA NOME/FUNZIONE EDIFICIO	n	80,00
FVG	E2	FORNITURA E POSA TARGA SIMBOLO ACCESSIBILITÀ	n	38,00
prezzari	E3	IMPIANTO CITOFONO E CAMPANELLO	n	330,00
FVG	E4	CORRIMANO IN ACCIAIO PER VANO SCALA	m	30,00
analisi	E6	REALIZZAZIONE RAMPA IN CLS H20 cm CON CORRIMANO	n	900,00
analisi	E7	RAMPA IN CLS, SOVRAPPREZZO PER AGGIUNTA H20 cm	n	1.100,00
analisi	E8	RAMPA REMOVIBILE IN ALLUMINIO dim CM H15 X lungh. 140X largh. 110	n	400,00
prezzari	E9	SEGGIOLINO RIBALTABILE PER DOCCIA	n	130,00
prezzari	E10	MANIGLIONE PER SERVIZIO IGIENICO	n	120,00
prezzari	E11	LAVABO SOSPESO ERGONOMICO CON RUBINETTERIA	n	190,00
prezzari	E12	STRISCE ADESIVE ANTISCIVOLO	m	4,00
prezzari	E13	INSTALLAZIONE MONTACARICHI forfait sn opere edili	n	12.000
Prezzari	E14	RINGHIERA PARAPETTO IN FERRO	m	100,00
Prezzari	E15	FORN. E INST. BAGNO DISABILI MONOBLOCCO PREF. PER ESTERNI	n	3.500,00

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n. 2 “EDIFICI” e n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”. L’importo degli interventi per gli “edifici” corrisponde a Euro 141.543,75 ed Euro 233.866,25 per gli “spazi pubblici”, per un importo complessivo di Euro 375.410,00.

1.2. Azioni di accompagnamento

Oltre al computo analitico degli interventi illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA definisce degli importi a corpo forfettari per realizzare interventi specifici.

AZIONI CORRELATE AL PEBA	Costo forfait
<i>Interventi per Z20, Z30 e moderazione del traffico</i>	8.000 €
<i>Interventi di accessibilità, sicurezza e orientamento nelle fermate TPL</i>	4.000 €
<i>Rimozione puntuale di scalini/ dislivelli</i>	5.000 €
<i>Interventi formativi, partecipativi, di sensibilizzazione</i>	2.000 €
<i>Interventi di accessibilità/fruibilità nelle aree giochi</i>	26.000 €
	45.000,00 €

- **Interventi per la moderazione del traffico, isole ambientali e pedonali**

Importo forfettario a corpo di **8.000,00 euro** per realizzare:

- interventi di accessibilità e moderazione del traffico nelle Piazze a Rovere ed a S. Francesco con l'ampliamento e sistemazione dell'area pedonale e messa in sicurezza della zona attraversata.
- messa in sicurezza delle zone residenziali e degli attraversamenti;
- miglioramento delle Z30 esistenti e istituzione di nuove Z30 o 20, nei percorsi pedonali in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata, pendenza) o di traffico limitato (zone residenziali) non si preveda di realizzare un marciapiede; in tali casi, il pedone percorre la banchina o la carreggiata e la messa in sicurezza della strada è collegata al rallentamento degli automezzi.

- ***Segnaletica podotattile per l'orientamento¹***

Importo forfettario a corpo di **4.000,00 euro** per la posa di segnali podotattili negli attestamenti degli attraversamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali rilevanti (Municipio, biblioteca, ecc.), presso le fermate TPL più frequentate e presso le piazze e le parrocchie.

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

Importo forfettario a corpo di **5.000,00 euro** per raccordare i dislivelli nei percorsi, con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito prevedendo di raccordare ca 38 piccoli scalini nelle vie rilevate che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati (v. parte 2).

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

Importo forfettario a corpo di **2.000,00 euro** per realizzare azioni di sensibilizzazione e partecipazione (v. capitolo successivo); gli importi sono riferiti ad azioni promosse direttamente dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA.

- ***Accessibilità e valorizzazione delle aree giochi e/o percorso pedonali²***

Importo forfettario a corpo di **26.000,00 euro** per realizzare vialetti, piantare alberi e installare giochi inclusivi in un parco già attrezzato come ad esempio, l'area situata in via Stati Uniti.

¹ Comprende anche l'installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni presenti nei marciapiedi.

² V. "Diritto al gioco ed allo sport dei bambini e dei ragazzi con disabilità":
<https://www.garanteinfanzia.org/sites/default/files/diritto-al-gioco-sport-bambini-ragazzi-disabilita.pdf>

1.3. Quadro economico

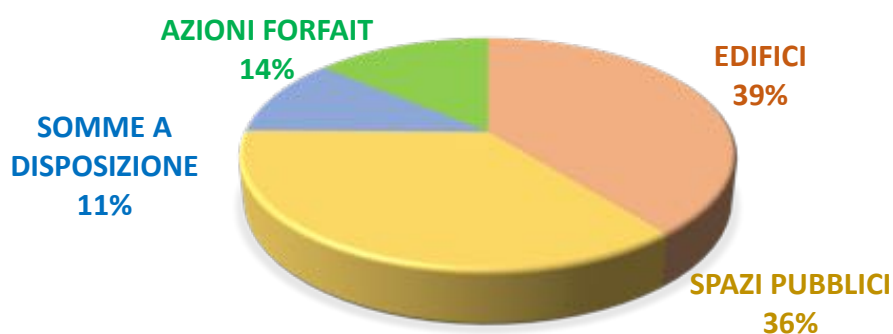
Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari, si definisce il quadro economico con costo totale di Euro.

A	INTERVENTI E.B.A.	
A1	EDIFICI	127.955,00 €
A2	SPAZI PUBBLICI	117.223,81 €
	TOTALE INTERVENTI E.B.A.	245.178,81 €

B	SOMME A DISPOSIZIONE	
B1	IVA 4% su A	9.807,15 €
B2	SPESE TECNICHE E ORGANIZZATIVE 10% su A	24.517,88 €
B3	Imprevisti e arrotondamento B2	1.496,16 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	35.821,19 €

C	AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO (importi a forfait)	
C1	Interventi per Z30 e moderazione traffico	8.000,00 €
C2	Interventi di accessibilità non vedenti fermate TPL	4.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini	5.000,00 €
C4	Interventi formativi e di partecipazione	2.000,00 €
C5	Realizzazione vialetti nelle aree verdi attrezzate (giochi)	26.000,00 €
	TOTALE AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO	45.000,00 €

A+B+C	SOMMA	326.000,00 €
--------------	--------------	---------------------





2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione e risorse

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

- anzitutto l'accantonamento del 10% del contributo "oneri di urbanizzazione", in attuazione dell'art. 9 della L.R. 16/2007³.
- finanziamenti specifici correlati a bandi (regionali, nazionali, europei) che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.
- finanziamento degli interventi nei percorsi pedonali con una quota parte delle asfaltature e della segnaletica stradale.

Gli interventi faranno riferimento al capitolo spesa "Lavori pubblici e manutenzioni", ma ad esso si possono affiancare altri comparti come ad esempio il "trasporto dedicato", la "mobilità" e "l'educazione e formazione" (v. cap. "Azioni di supporto e accompagnamento").

Come risulta dal quadro economico, l'importo totale del PEBA è di Euro 326.000,00 pertanto per dare attuazione al PEBA nel decennio 2022-2031 si prevede un importo medio annuo di Euro 32.600,00. Tale importo sarà soggetto a variazioni, poiché dipendente da variabili non quantificabili (ad es. specifici finanziamenti extra-comunali) e all'insorgere di eventuali necessità che modificheranno le priorità d'intervento.

Nella seguente tabella si ipotizza una programmazione decennale degli interventi; tale programmazione è di tipo indicativa e dovrà essere integrata e aggiornata nei documenti programmatori dei lavori pubblici del comune.

³ **DGR Veneto 16/2007**: prevede che per l'attuazione del piano e la realizzazione degli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche, i comuni riservino almeno il 10% dei proventi annuali derivanti dal contributo di costruzione e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica



PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A.

ANNO	EDIFICI		SPAZI PUBBLICI		AZIONI ACCOMPAGNAMENTO		SOMMA
2022	Scuola del capoluogo e palestra	14.541,17 €	Roverè Vr stralcio 1	16.941,33 €		- €	31.482,50 €
2023	Cimiteri Roverè e S. Rocco	37.549,18 €		- €		- €	37.549,18 €
2024	Scuola primaria	24.512,26 €	Roverè Vr stralcio 2	16.941,33 €		- €	41.453,59 €
2025	Edificio polifunzionale S. Rocco	21.185,70 €	Roverè Vr stralcio 3	16.941,33 €		- €	38.127,03 €
2026	Cimiteri S. Francesco e S. Vitale	11.647,26 €	-	- €	Moderaz. traffico e rimoz. scalini	13.000,00 €	24.647,26 €
2027	Municipio e Sala civica S. Francesco	14.115,68 €	S. Francesco	15.164,37 €		- €	29.280,05 €
2028		- €	S. Rocco	39.695,25 €		- €	39.695,25 €
2029	Scuola materna e Biblioteca	6.558,57 €	S. Vitale	28.666,88 €		- €	35.225,45 €
2030		- €		- €	Aree giochi	26.000,00 €	26.000,00 €
2031	Carabinieri, Centro sportivo, Centro sci	16.539,69 €		- €	Fermate bus e formazione	6.000,00 €	22.539,69 €
		146.649,52 €			134.350,48 €	45.000,00 €	326.000,00 €

La seguente tabella indica, a titolo esplicativo e non definitivo, le risorse finanziarie da impegnare nel decennio 2022-2031 per l'attuazione del piano.

RISORSE PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A) Quota fissa con 10% proventi contributo costr. e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) Quota fissa con entrate varie (sanzioni stradali, bandi, donazioni...)	C) Quota parte asfaltature e segnaletica strade	SOMMA
2022	15.000,00 €	8.000,00 €	8.482,50 €	31.482,50 €
2023	15.000,00 €	8.000,00 €	14.549,18 €	37.549,18 €
2024	15.000,00 €	8.000,00 €	18.453,59 €	41.453,59 €
2025	15.000,00 €	8.000,00 €	15.127,03 €	38.127,03 €
2026	15.000,00 €	8.000,00 €	1.647,26 €	24.647,26 €
2027	15.000,00 €	8.000,00 €	6.280,05 €	29.280,05 €
2028	15.000,00 €	8.000,00 €	16.695,25 €	39.695,25 €
2029	15.000,00 €	8.000,00 €	12.225,45 €	35.225,45 €
2030	15.000,00 €	8.000,00 €	3.000,00 €	26.000,00 €
2031	15.000,00 €	7.539,69 €	- €	22.539,69 €
TOT:	150.000,00 €	79.539,69 €	96.460,31 €	326.000,00 €



- A) Obbligo normativo (importo percentuale presunto)
- B) Impegno economico sulla base delle disponibilità annuali.
- C) Quota parte delle manutenzioni stradali riguardante gli interventi sui percorsi pedonali.

Soggetti coinvolti

L'ufficio tecnico lavori pubblici ha l'incarico di attuare il PEBA e impegnare le risorse finanziarie, con la definizione del bilancio e la programmazione delle opere pubbliche. Le attività di programmazione e attuazione possono coinvolgere soggetti diversi e l'ufficio lavori pubblici potrà coinvolgere altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. l'Azienda di trasporto per interventi nelle fermate TPL) con attività di coordinamento e concertazione.

INTERVENTI EBA

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

2.2. Attuazione e governance

Di seguito si riporta un elenco di enti/attori che possono essere coinvolti per l'attuazione del PEBA se alcune criticità elencate sono presenti.

<i>ENTE</i>	<i>ATTIVITÀ-AZIONE</i>
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia Municipale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica. Controllare la segnaletica orizzontale e verticale e gli stalli di sosta riservata. Incrementare la segnaletica orizzontale pedonale. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.



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

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

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

2.3 Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati)

Si elencano di seguito altri interventi/azioni che potranno essere avviate dall'amministrazione comunale a seconda delle risorse disponibili.

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

- Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva⁴, aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente comunale per l'attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudato per gli aspetti relativi all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.

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

b) Inserimento di giochi inclusivi con interventi di completa percorribilità un'area verde attrezzata e realizzazione di un percorso sensoriale ad esempio nel Museo del Bosco

Individuazione di un percorso sensoriale accessibile (strutturazione 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, esperti, e referenti tecnici comunali (2 o 3 workshop sui temi dell'orientamento, dell'arredo e dei giochi).

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

Avvio di un percorso educativo nelle scuole del primo e secondo grado con la collaborazione delle società sportive del territorio per migliorare l'inclusione sociale dei disabili attraverso lo sport. L'evento andrebbe svolto in un ambito intercomunale con altri comuni limitrofi.

d) Servizio assistenza intercomunale

Avvio di uno sportello territoriale itinerante per l'abbattimento delle barriere comunicative per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute, e per supporto amministrativo. Da organizzare con altri comuni dell'area.

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

- Azioni di comunicazione - sensibilizzazione alla mobilità sostenibile rivolta agli abitanti in occasione di interventi di traffic-calming e istituzione Z30; l'obiettivo è di migliorare l'uso condiviso della strada (automobilisti, pedoni, ciclisti).

⁴ E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.

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

f) Informare proprietari e gestori di locali pubblici sui temi dell'accessibilità ed accoglienza

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

g) Studio per la messa in servizio di navette elettriche accessibili nel Parco Regionale della Lessinia

Azione da valutare e realizzare con altri comuni del Parco della Lessinia per agevolare lo spostamento di un'utenza con difficoltà motoria e persone anziane in un territorio con luoghi di scarsa accessibilità e percorribilità (dislivelli)⁵.

2.4. Monitoraggio e indicatori

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

Monitoraggio interventi eseguiti

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

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

A titolo di esempio, si propongono di seguito alcuni indicatori di monitoraggio, che possono essere selezionati e aggiornati sulla base dei dati disponibili e/o delle politiche in atto.

⁵ Le navette potrebbero anche essere usate dalle scuole per le gite locali e dai visitatori del Parco della Lessinia.



n.	INDICATORI QUANTITATIVI, QUALITATIVI, FINANZIARI	QUANTITA' DI RIFERIMENTO	MISURAZIONE SUCCESSIVA
1.	N. attraversamenti messi in sicurezza (con paletti e/o podotattili)		
2.	N. vie con limite di velocità a 30/20 kmh		
3.	N. strade con limite di velocità > 40Km/h		
4.	N. interventi per ridurre la velocità negli ingressi urbani		
5.	N. interventi di accessibilità nelle aree giochi (realizzaz. vialetti)		
6.	N. giochi inclusivi installati nelle aree giochi		
7.	N. spazi pubblici riqualificati con arredo verde (alberi, aiuole, illuminazione, ecc.)		
8.	MI. percorsi pedonali messi in sicurezza con separazione dalla carreggiata (cordoli, parapetti, segnaletica...)		
9.	N. scalini rimossi negli attraversamenti e nei percorsi pedonali		
10.	N. stalli parch. riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma		
11.	N. fermate bus rese accessibilità e fruibili da tutti		
12.	N. utenti disabili e anziani che prendono il bus		
13.	Edifici comunali: N. interventi di rimozione barriere architettoniche		
14.	Edifici comunali: Importo speso per interventi di e.b.a.		
15.	N. allievi iscritti Pedibus		
16.	N. locali (ristoranti, bar) che hanno un bagno accessibile		
17.	Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate		
18.	N. incontri con la Consulta Salute e accessibilità		



APPENDICE

Alcune Linee Guida per gli interventi negli spazi urbani

Gli interventi negli spazi urbani previsti nel PEBA sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale⁶ che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, identificazione pedonale, sicurezza e comfort.

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

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

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

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso.
ORIENTAMENTO	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile dai pedoni?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori).	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica), delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Illuminazione.
SICUREZZA	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	1) Separare il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso/pedonale della carreggiata (es. nelle zone residenziali). 3) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Interventi di moderaz. traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione.
COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	Qualificare il percorso e un ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo). Rimozione ostacoli.	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, interventi di moderaz. traffico (V. sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità). Ricollocamento arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.).

⁶ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intende perseguire.

1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

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

PALETTI
PARAPEDONALI per
individuazione zona di
attestamento
nell'attraversamento



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

PALETTI
FERMATRAFFICO
per evitare il
parcheggio sulle aree
pedonali



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

CORDOLI per
delimitare la banchina
e/o la corsia
ciclopeditonale



PAVIMENTAZIONE
betonelle o porfido



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

ATTRAVERSAMENTI
RIALZATI



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

CHICANES



*L'intervento rientra nelle soluzioni di
"MODERAZIONE DEL TRAFFICO"
Anche in ambito residenziale con strade
rettee*

2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

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

1. Manutenzione pavimentazione sconnessa

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

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

2. Installazione segnaletica orizzontale

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

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

3. Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale

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

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

4. Separazione del percorso pedonale (dalla carreggiata ⁷ o dalla pista ciclabile)

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

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

5. Realizzazione marciapiedi

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

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

6. Regolarizzazione pendenze

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

Intervento: correzione piani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

⁷ Il restringimento della carreggiata stradale deve prevedere la larghezza minima della corsia di 2,75 m, e larghezza complessiva della carreggiata 5,50 m misurata dal centro delle strisce (v. norme attuazione CdS); nel caso in cui è previsto il passaggio di autobus, la larghezza della corsia stradale è di 3,50 m.



7. Qualificazione attraversamenti pedonali ⁸

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

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

8. Realizzazione (o rimozione) di attraversamenti pedonali

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

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

9. Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di velocità⁹

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

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

3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili

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

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

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

⁸ Gli interventi sugli attraversamenti pedonali competono al Comune solo nelle strade comunali. Molte arterie stradali all'interno di zone abitate sono classificate provinciali o regionali, per cui gli interventi devono essere autorizzati dell'ente superiore.

⁹ Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".

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

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti¹⁰

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

La leggibilità dell'ambiente verrà acquisita attraverso la memorizzazione del percorso, anche previo un corso di orientamento alla mobilità nei percorsi giornalieri compiuti dal singolo soggetto (casa/ scuola/ lavoro/ negozio di prossimità). In ogni spazio pubblico la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni puntuali sul contesto attraversato e la "messa in situazione". Negli attraversamenti pedonali solitamente le "linee guida naturali" costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida in grado di migliorare l'orientamento per le persone con deficit visivo.

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

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

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

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

¹⁰ L'ipovisione è una condizione di acutezza visiva, una condizione di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare notevoli conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138/2001 definisce 3 classi riferite alle minorazioni visive.

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 tattili¹¹: il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

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

Orientamento delle persone sorde-mute

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

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità e l'immediata lettura dell'ambiente urbano portano beneficio a tutti ed in particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o

¹¹ **"Loges Vet Evolution"**. Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema *"Loges vet evolution"* (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepite dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.

eliminando i fattori ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

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



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

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

Il piano prevede la posa di segnali tattilo plantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse¹².

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

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

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

¹² L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.



4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali

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

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

Complanarità

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

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

Nelle superfici con acciottolato o cubetti in porfido, le sconnessioni dei giunti o l'eccessivo rilievo dei ciottoli possono rappresentare una fonte di pericolo per una persona in carrozzina. Dal punto di vista progettuale, si dovrebbe impiegare tale materiale solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità¹³.

Masselli o asfalto stampato

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

¹³ Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.



della strada¹⁴. Tale pavimentazione può essere realizzata solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità visiva al percorso pedonale.

5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25 % ed il 30%)¹⁵. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che numerosi pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento malgrado tutti i rischi intercorsi. Infine, si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare alcune abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.

Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o relativamente anziana. Per un automobilista, i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare. Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti o intersezioni comportano una lunghezza o una geometria stradale troppo ampia o riportano una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

Attraversamenti pedonali e zone 30

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

¹⁴ 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.

¹⁵ Cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito del programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada, con la partecipazione di 17 paesi europei.

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

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

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

Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

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

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

Riduzione lunghezza

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

- realizzando **"isole salvagente"** al centro della carreggiata, con elementi fissi o mobili; esse consentono al pedone di "mettersi in salvo" qualora dovesse ritardare nell'attraversamento, dandogli la possibilità di attraversare in due tempi. Le isole consentono, inoltre, di spezzare l'attraversamento in due fasi concentrando di volta in volta l'attenzione del pedone in una sola direzione di provenienza dei veicoli.
- Realizzando una **"zona di attestamento"** leggermente avanzata all'inizio dell'attraversamento, con una pavimentazione diversa e la delimitazione dell'area con paletti parapetonali e segnali podotattili; essa consente al pedone di arrestarsi sul bordo della strada in sicurezza e rendersi visibile all'automobilista prima di intraprendere l'attraversamento.



Attraversamento con "isola salvagente" e attraversamento rialzato

- **Rialzo dell'attraversamento;** l'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) può essere realizzato solo nelle strade comunali e necessita comunque di una pre valutazione del contesto e dell'eventuale disagio per i passeggeri di autobus o i mezzi di soccorso. L'intervento di sopraelevazione della piattaforma stradale è consigliato nelle zone molto frequentate dai pedoni (scuole, centro storico, zone residenziali).

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

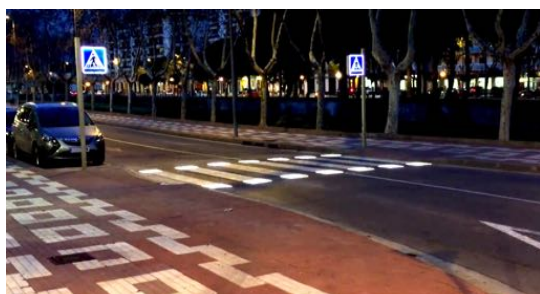
La colorazione blu del fondo stradale da continuità al percorso e visibilità all'incrocio.
L'illuminazione notturna segnala la presenza del pedone e rallenta le autovetture.



Attraversamento colorato



Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione



illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

Impianti semaforizzati

Gli attraversamenti semaforizzati vanno attrezzati con i seguenti dispositivi:

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

Paletti (o transenne) parapedonali

La funzione del paletto pedonale è molteplice:

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

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

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

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

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

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

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

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

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

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

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

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

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

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

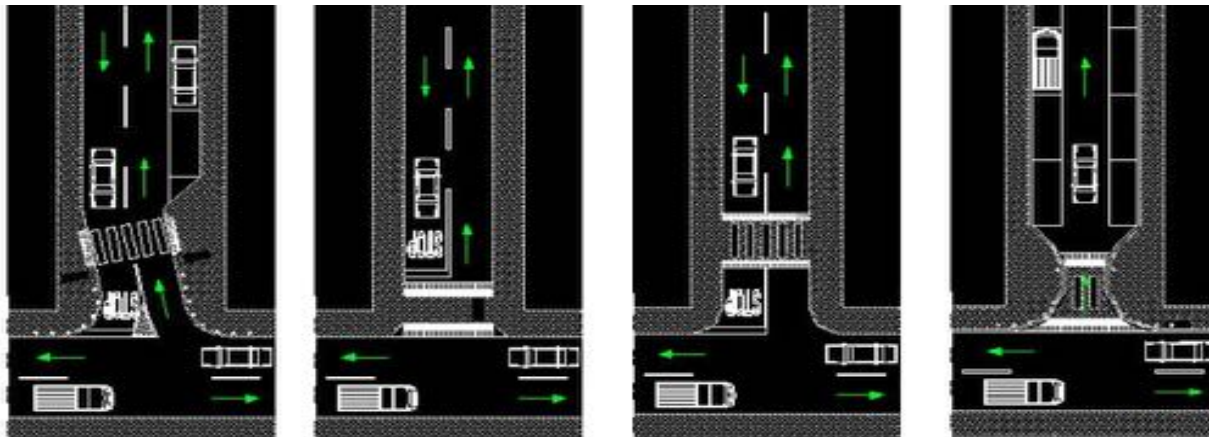
Isole ambientali e Z30 o Z20

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

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

inducono l'automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell'area.

Esempi di portali di accesso per la realizzazione di "isole ambientali"



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

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

Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

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

Le zone 30 (*calm traffic*)

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

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

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



Woonerf ovvero spazio condiviso

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

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

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

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

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

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

Misure di controllo velocità per le zone 30

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

Interferenza pedoni/ciclisti

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

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

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

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

Nuovo Codice della Strada ¹⁶

Le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico vengono classificate come **'strada scolastica'**.

Su queste strade i comuni provvederanno a "stabilire limitazioni alla circolazione almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni", adottando almeno una di queste misure:

- limite di velocità di 30 km/h o inferiore;
- introduzione di zona a "traffico limitato".

¹⁶ Vedi proposta CdD del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.



ALLEGATI

- A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A3. Questionari ricevuti su accessibilità, sicurezza, orientamento
- A4. Elementi di analisi sugli indicatori ambientali e paesaggistici con rappresentazione cartografica



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 sconnessioni

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.

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

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

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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



QUESTIONARI



Accessibilità e barriere architettoniche nel Comune di Roverè Veronese: 10 domande

Il Comune di Roverè Veronese sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per migliorare l'accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini. Ti chiediamo gentilmente pochi minuti per segnalarci le barriere architettoniche presenti nel Comune.

Il questionario è in forma anonima, grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per "**barriera architettonica**"?

Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano l'utilizzo di attrezzature dell'edificio. Per "barriera" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende per "**accessibilità**"?

La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico in autonomia e sicurezza, di entrarvi e di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti.

QUESTIONARIO

Barrire le corrispondenti caselle con una X

1 - In quale zona risiede?

- ☒ Capoluogo
- ☐ frazione di San Rocco di Piegara
- ☐ frazione di San Vitale in Arco
- ☐ frazione di San Francesco

1



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

- ☒ No
- ☐ Bambino (fino a 3 anni)
- ☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
- ☐ Disabilità visiva (temporanea o permanente)
- ☐ Anziano (over 75)
- ☐ Altro

3 - Dalla sua abitazione è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabili in modo sicuro e agevole?

- ☒ Percorso pedonale
- ☐ Percorso ciclabile
- ☐ Trasporto pubblico
- ☐ No non c'è nulla

4 - Quali sono i luoghi pubblici (vie, percorsi, piazze...) dove le piace passeggiare?

La tua risposta

PIAZZA APIUÌ

5 - In quali luoghi pubblici consiglierebbe di migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort dei pedoni?

La tua risposta

VIA DANTE e VIA ROMA E CENTRO

2



6- Ritiene che ci siano edifici pubblici difficilmente accessibili?

- ☐ Sì
☐ No
☒ Non saprei

7 - In quale di questi edifici pubblici consiglierebbe di migliorare l'accessibilità?

Municipio	ambulatorio
scuola	cimitero
area sportiva	chiesa
negozio	ufficio postale
bar-ristorante	altro

8 - Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia?

sosta di veicoli nei percorsi pedonali	☒ 0	☐ 1	☐ 2	☐ 3
manca di marciapiedi	☐	☐	☒	☐
manutenzione dei marciapiedi	☐	☒	☒	☐
scarso sicurezza quando si attraversa la strada	☐	☒	☒	☐
scarso illuminazione del percorso pedonale	☐	☒	☐	☐
presenza di ostacoli nel percorso	☒	☒	☐	☐
scarso segnaletica e riconoscibilità del percorso	☐	☒	☐	☐

9 - Saprebbe indicare una barriera architettonica presente nel Comune.

La tua risposta

CIMITERO



10 - Altri suggerimenti per migliorare l'accessibilità degli edifici pubblici e la mobilità pedonale nel territorio comunale.

La tua risposta



Accessibilità e barriere architettoniche nel Comune di Roverè Veronese: 10 domande

Il Comune di Roverè Veronese sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per migliorare l'accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini. Ti chiediamo gentilmente pochi minuti per segnalarci le barriere architettoniche presenti nel Comune.

Il questionario è in forma anonima, grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per "**barriera architettonica**"?

Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano l'utilizzo di attrezzature dell'edificio. Per "barriera" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende per "**accessibilità**"?

La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico in autonomia e sicurezza, di entrarvi e di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti.

QUESTIONARIO

Barra le corrispondenti caselle con una X

1 - In quale zona risiede?

- ☐ Capoluogo
- ☒ frazione di San Rocco di Piegara
- ☐ frazione di San Vitale in Arco
- ☐ frazione di San Francesco



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

- ☐ No
- ☐ Bambino (fino a 3 anni)
- ☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
- ☐ Disabilità visiva (temporanea o permanente)
- ☐ Anziano (over 75)
- ☒ Altro

3 - Dalla sua abitazione è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabili in modo sicuro e agevole?

- ☒ Percorso pedonale
- ☐ Percorso ciclabile
- ☐ Trasporto pubblico
- ☐ No non c'è nulla

4 - Quali sono i luoghi pubblici (vie, percorsi, piazze...) dove le piace passeggiare?

La tua risposta

PIAZZA SAN ROCCO

5 - In quali luoghi pubblici consiglierebbe di migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort dei pedoni?

La tua risposta

PIAZZA SAN ROCCO E CIMITERO

6- Ritiene che ci siano edifici pubblici difficilmente accessibili?

☒ Sì

7 - In quale di questi edifici pubblici consiglierebbe di migliorare l'accessibilità?

Municipio

ambulatorio MEDICO X

Scuola

X cimitero

area sportiva

chiesa

negozio

ufficio postale

bar-ristorante

altro

8 - Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia?

sosta di veicoli nei percorsi pedonali

☒ 0
☐ 1
☐ 2
☐ 3

manca di marciapiedi

○ ×

× ○

○ ○

○ ○

manutenzione dei marciapiedi

○ × ○ × ○ ○ ○ ○

scarsa sicurezza quando si attraversa la strada

○ ~~X~~
~~X~~ ○
 ○ ○
 ○ ○

scarsa illuminazione del percorso pedonale

☐ ☒ ☐ ☐ ☐

presenza di ostacoli nel percorso

☐ ☐ ☒ ☐ ☐

scarsa segnaletica e riconoscibilità del percorso

☒ ☐ ☐ ☐

9 - Sarebbe indicare una barriera architettonica presente nel Comune.

La tua risposta

ACCESSO AMBULATORIO MEDICO E CIMITENO

10 - Altri suggerimenti per migliorare l'accessibilità degli edifici pubblici e la mobilità pedonale nel territorio comunale.

La tua risposta



Accessibilità e barriere architettoniche nel Comune di Roverè Veronese: 10 domande

Il Comune di Roverè Veronese sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per migliorare l'accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini. Ti chiediamo gentilmente pochi minuti per segnalarci le barriere architettoniche presenti nel Comune.

Il questionario è in forma anonima, grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per "**barriera architettonica**"?

Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano l'utilizzo di attrezzature dell'edificio. Per "barriera" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende per "**accessibilità**"?

La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico in autonomia e sicurezza, di entrarvi e di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti.

QUESTIONARIO

Barrare le corrispondenti caselle con una X

1 - In quale zona risiede?

- ☐ Capoluogo
- ☐ frazione di San Rocco di Piegara
- ☒ frazione di San Vitale in Arco
- ☐ frazione di San Francesco



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

- ☐ No
- ☐ Bambino (fino a 3 anni)
- ☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
- ☐ Disabilità visiva (temporanea o permanente)
- ☒ Anziano (over 75)
- ☐ Altro

3 - Dalla sua abitazione è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabili in modo sicuro e agevole?

- ☐ Percorso pedonale
- ☐ Percorso ciclabile
- ☐ Trasporto pubblico
- ☒ No non c'è nulla

4 - Quali sono i luoghi pubblici (vie, percorsi, piazze...) dove le piace passeggiare?

La tua risposta

PIAZZA SAN VITALE

5 - In quali luoghi pubblici consiglierebbe di migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort dei pedoni?

La tua risposta

PIAZZA SAN VITALE



Accessibilità e barriere architettoniche nel Comune di Roverè Veronese: 10 domande

Il Comune di Roverè Veronese sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per migliorare l'accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini. Ti chiediamo gentilmente pochi minuti per segnalarci le barriere architettoniche presenti nel Comune.

Il questionario è in forma anonima, grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per "barriera architettonica"?

Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano l'utilizzo di attrezzature dell'edificio. Per "barriera" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende per "accessibilità"?

La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico in autonomia e sicurezza, di entrarvi e di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti.

QUESTIONARIO

Barrire le corrispondenti caselle con una X

1 - In quale zona risiede?

- ☐ Capoluogo
- ☐ frazione di San Rocco di Piegara
- ☐ frazione di San Vitale in Arco
- ☒ frazione di San Francesco

1



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

- ☒ No
- ☐ Bambino (fino a 3 anni)
- ☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
- ☐ Disabilità visiva (temporanea o permanente)
- ☐ Anziano (over 75)
- ☐ Altro

3 - Dalla sua abitazione è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabili in modo sicuro e agevole?

- ☒ Percorso pedonale
- ☐ Percorso ciclabile
- ☐ Trasporto pubblico
- ☐ No non c'è nulla

4 - Quali sono i luoghi pubblici (vie, percorsi, piazze...) dove le piace passeggiare?

La tua risposta

PIAZZA SAN FRANCESCO

5 - In quali luoghi pubblici consiglierebbe di migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort dei pedoni?

La tua risposta

CIMITERO

2

6- Ritiene che ci siano edifici pubblici difficilmente accessibili?

Non saprei
No
~~Si~~

7 - In quale di questi edifici pubblici consiglierebbe di migliorare l'accessibilità?

ambulatorio

cimitero

chiesa

ufficio postale

altro

8 - Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia?

sosta di veicoli nei percorsi pedonali

manca di marciapiedi

manutenzione dei marciapiedi

scarsa sicurezza quando si attraversa la strada

scarsa illuminazione del percorso pedonale

presenza di ostacoli nel percorso

scarsa segnaletica e riconoscibilità del percorso

A 4x5 grid of circles. The first row has 'X' marks over the first and third circles, with a '0' to the right. The second row has 'X' marks over all five circles, with a '1' to the right. The third row has no 'X' marks, with a '2' to the right. The fourth row has no 'X' marks, with a '3' to the right.

9 - Sarebbe indicare una barriera architettonica presente nel Comune.

La tua risposta

CIMTENG

3

10 - Altri suggerimenti per migliorare l'accessibilità degli edifici pubblici e la mobilità pedonale nel territorio comunale.

La tua risposta

[illegible]



Accessibilità e barriere architettoniche nel Comune di Roverè Veronese: 10 domande

Il Comune di Roverè Veronese sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per migliorare l'accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini. Ti chiediamo gentilmente pochi minuti per segnalarci le barriere architettoniche presenti nel Comune.

Il questionario è in forma anonima, grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per "**barriera architettonica**"?

Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano l'utilizzo di attrezzature dell'edificio. Per "barriera" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende per "**accessibilità**"?

La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico in autonomia e sicurezza, di entrarvi e di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti.

QUESTIONARIO

Barrare le corrispondenti caselle con una X

1 - In quale zona risiede?

- ☒ Capoluogo
☐ frazione di San Rocco di Piegara
☐ frazione di San Vitale in Arco
☐ frazione di San Francesco



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

- ☐ No
☐ Bambino (fino a 3 anni)
☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
☐ Disabilità visiva (temporanea o permanente)
☒ Anziano (over 75)
☐ Altro

3 - Dalla sua abitazione è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabili in modo sicuro e agevole?

- ☐ Percorso pedonale
☐ Percorso ciclabile
☐ Trasporto pubblico
☒ No non c'è nulla

4 - Quali sono i luoghi pubblici (vie, percorsi, piazze...) dove le piace passeggiare?

La tua risposta

VIA RIMBURAZZA E VIA SAN
FRANCESCO

5 - In quali luoghi pubblici consiglierebbe di migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort dei pedoni?

La tua risposta

VIA SAN FRANCESCO



ELEMENTI DI ANALISI SUGLI INDICATORI AMBIENTALI
PAESAGGISTICI DI STATO DI FATTO,
CON RAPPRESENTAZIONE CARTOGRAFICA



COMUNE DI ROVERÈ VERONESE ANALISI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI STATO DI FATTO

Agosto 2021

OGGETTO

Analisi rapporto aree edificate e non edificate, indice di vulnerabilità della vegetazione, temperatura della superficie del suolo.

DESCRIZIONE

L'elaborazione delle mappe è stata realizzata con l'utilizzo dell'applicativo GIS Open Source QGIS e dei seguenti FILE BASE:

- Confini amministrativi del Comune di Roverè Veronese (VR) ricavati dallo shapefile fornito dall'IDT della Regione Veneto;
- Base territoriale, sezioni di censimento del Comune di Roverè Veronese, ricavate dallo shapefile fornito dall'Istat, anno 2011 (<https://www.istat.it/it/archivio/104317>);
- Immagini satellitari Landsat 8, bande 4, 5 e 10, data 13/06/2021 (<https://earthexplorer.usgs.gov/>);
- Grafo Idrografia del Comune di Roverè Veronese (VN), ricavato dal Reticolo idrografico del Veneto a scala 1:10.000 - aggiornamento 2015, ARPAV (<https://www.arpa.veneto.it/dati-ambientali/open-data/dati-arpav-in-formato-shp/idrografia-1/idrografia>);
- Uso del suolo del Comune di Roverè Veronese (VR), ricavato dallo shapefile fornito da AVEPA, anno 2020 (<https://www.avepa.it/uso-suolo>).



Dagli elementi sopracitati è stato possibile ricavare i seguenti FILE SPECIFICI:

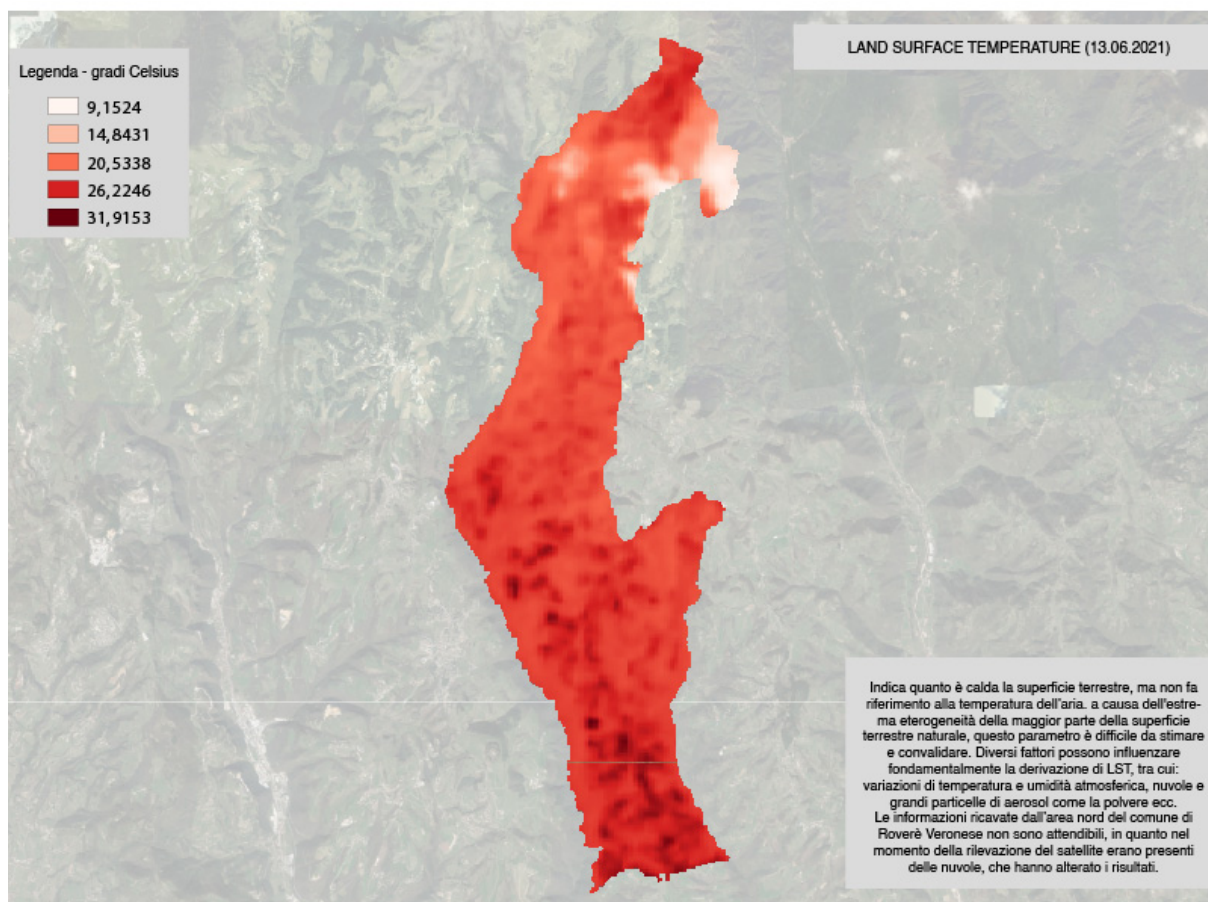
- NDVI - Indice Vegetazionale;
- LST - Land Surface Temperature;
- Temperatura minima, media e massima;
- VHI - è un indice di salute vegetativa:
- Uso del suolo e idrografia.

<i>Indicatori ambientali pesaggistici</i>	<i>Strumenti d'indagine</i>	<i>Unità di misura</i>	<i>Intero territorio comunale</i>
Superficie, confine	Shape file – comuni Veneto	Kmq	36,5 kmq
Temperatura	Immagine satellitare	Gradi Celsius	max – 31,9 med – 24,6 min – 13,7
Consumo di suolo	Immagine satellitare	Kmq	2,25 kmq
Aree verdi	Immagine satellitare	Kmq	14,0 kmq
VHI - Vegetation Health Index	Immagine satellitare		Min - 7,4164 Max - 80,2229
Rete idrografica	Shape file idrografia	km	78 km

INDICE DEI GRAFICI

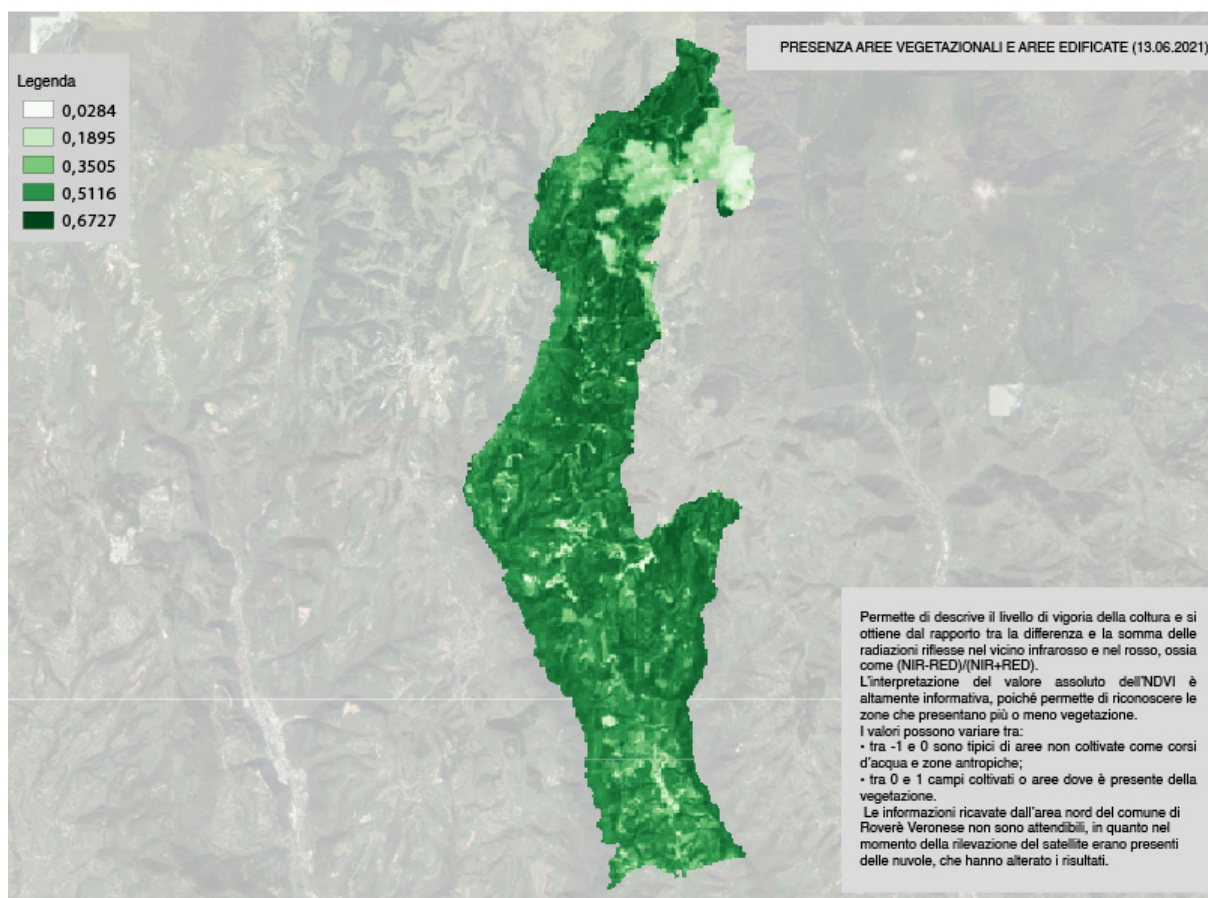
- LST Roverè
- NDVI Roverè
- Temperatura massima Roverè
- Temperatura media Roverè
- Temperatura minima Roverè
- VHI Roverè
- Uso del suolo e idrografia Roverè

SUPERFICIE TERRESTRE E TEMPERATURE



Indica quanto è calda la superficie terrestre, ma non fa riferimento alla temperatura dell'aria. a causa dell'estrema eterogeneità della maggior parte della superficie terrestre naturale, questo parametro è difficile da stimare e convalidare. Diversi fattori possono influenzare fondamentalmente la derivazione di LST, tra cui: variazioni di temperatura e umidità atmosferica, nuvole e grandi particelle di aerosol come la polvere ecc. Le informazioni ricavate dall'area nord del comune di Roverè Veronese non sono attendibili, in quanto nel momento della rilevazione del satellite erano presenti delle nuvole, che hanno alterato i risultati.

PRESENZA AREE VEGETAZIONALI E AREE EDIFICATE



Permette di descrivere il livello di vigoria della coltura e si ottiene dal rapporto tra la differenza e la somma delle radiazioni riflesse nel vicino infrarosso e nel rosso, ossia come $(NIR-RED)/(NIR+RED)$.

L'interpretazione del valore assoluto dell'NDVI è altamente informativa, poiché permette di riconoscere le zone che presentano più o meno vegetazione.

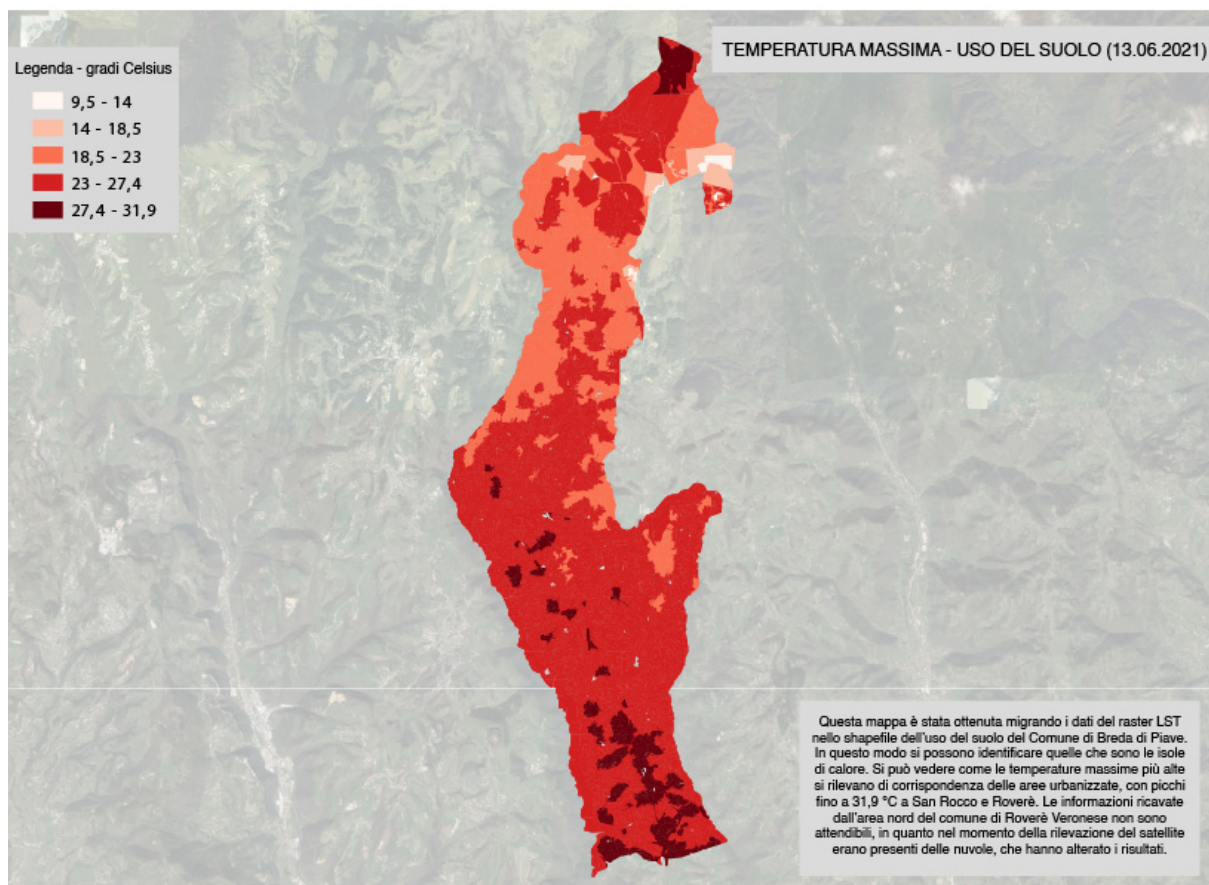
I valori possono variare tra:

- tra -1 e 0 sono tipici di aree non coltivate come corsi d'acqua e zone antropiche;
- tra 0 e 1 campi coltivati o aree dove è presente della vegetazione.

Le informazioni ricavate dall'area nord del comune di Roverè Veronese non sono attendibili, in quanto nel momento della rilevazione del satellite erano presenti delle nuvole, che hanno alterato i risultati.

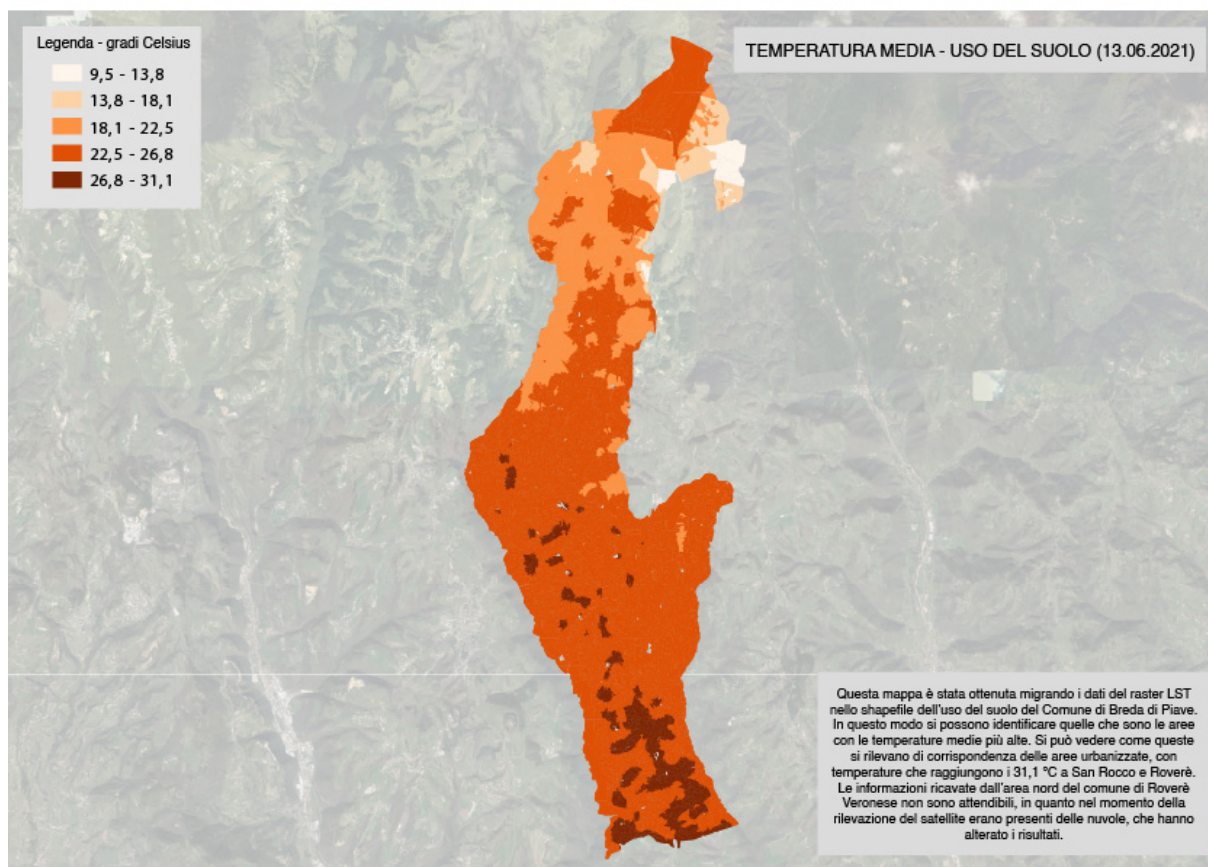
TEMPERATURE SUPERFICIE DEL SUOLO

temperatura massima



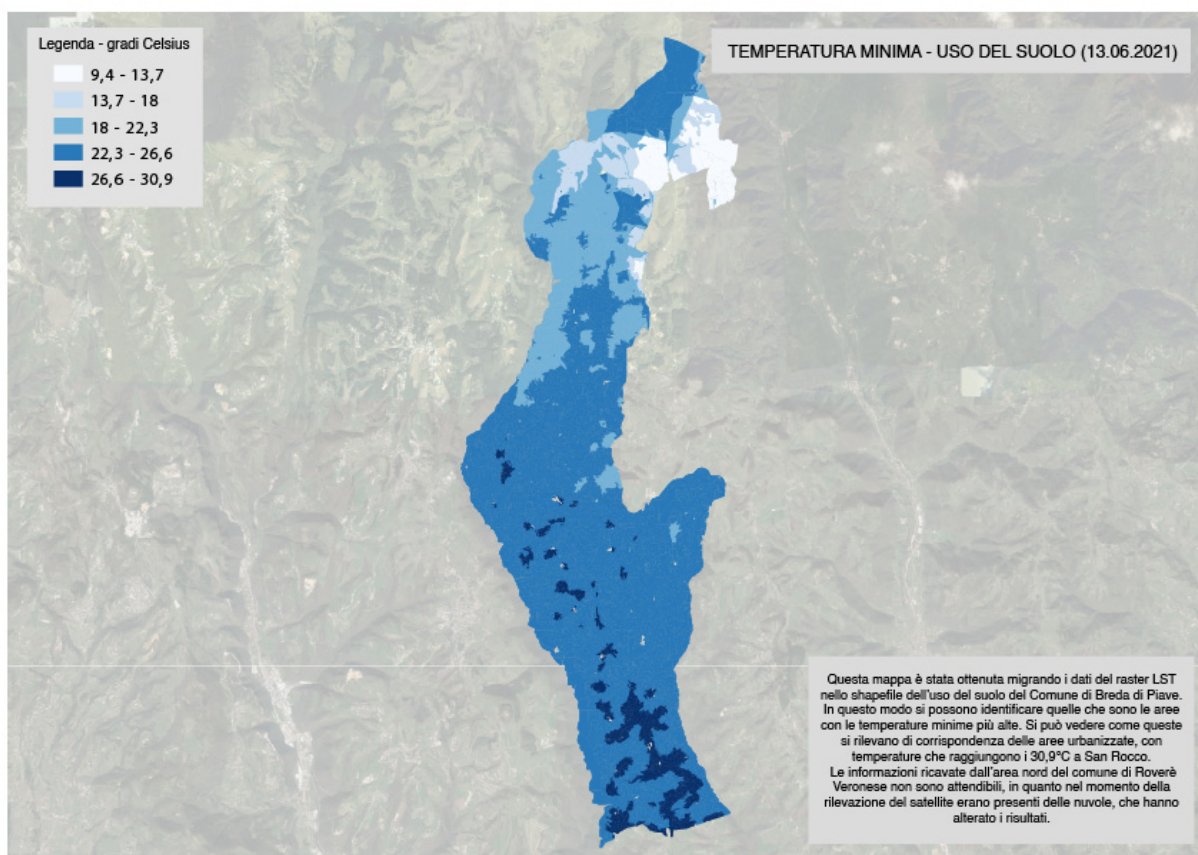
Questa mappa è stata ottenuta migrando i dati del raster LST nello shapefile dell'uso del suolo del Comune di Breda di Piave. In questo modo si possono identificare quelle che sono le isole di calore. Si può vedere come le temperature massime più alte si rilevano di corrispondenza delle aree urbanizzate, con picchi fino a 31,9 °C a San Rocco e Roverè. Le informazioni ricavate dall'area nord del comune di Roverè Veronese non sono attendibili, in quanto nel momento della rilevazione del satellite erano presenti delle nuvole, che hanno alterato i risultati.

temperatura media



Questa mappa è stata ottenuta migrando i dati del raster LST nello shapefile dell'uso del suolo del Comune di Breda di Piave. In questo modo si possono identificare quelle che sono le aree con le temperature medie più alte. Si può vedere come queste si rilevano di corrispondenza delle aree urbanizzate, con temperature che raggiungono i 31,1 °C a San Rocco e Roverè. Le informazioni ricavate dall'area nord del comune di Roverè Veronese non sono attendibili, in quanto nel momento della rilevazione del satellite erano presenti delle nuvole, che hanno alterato i risultati.

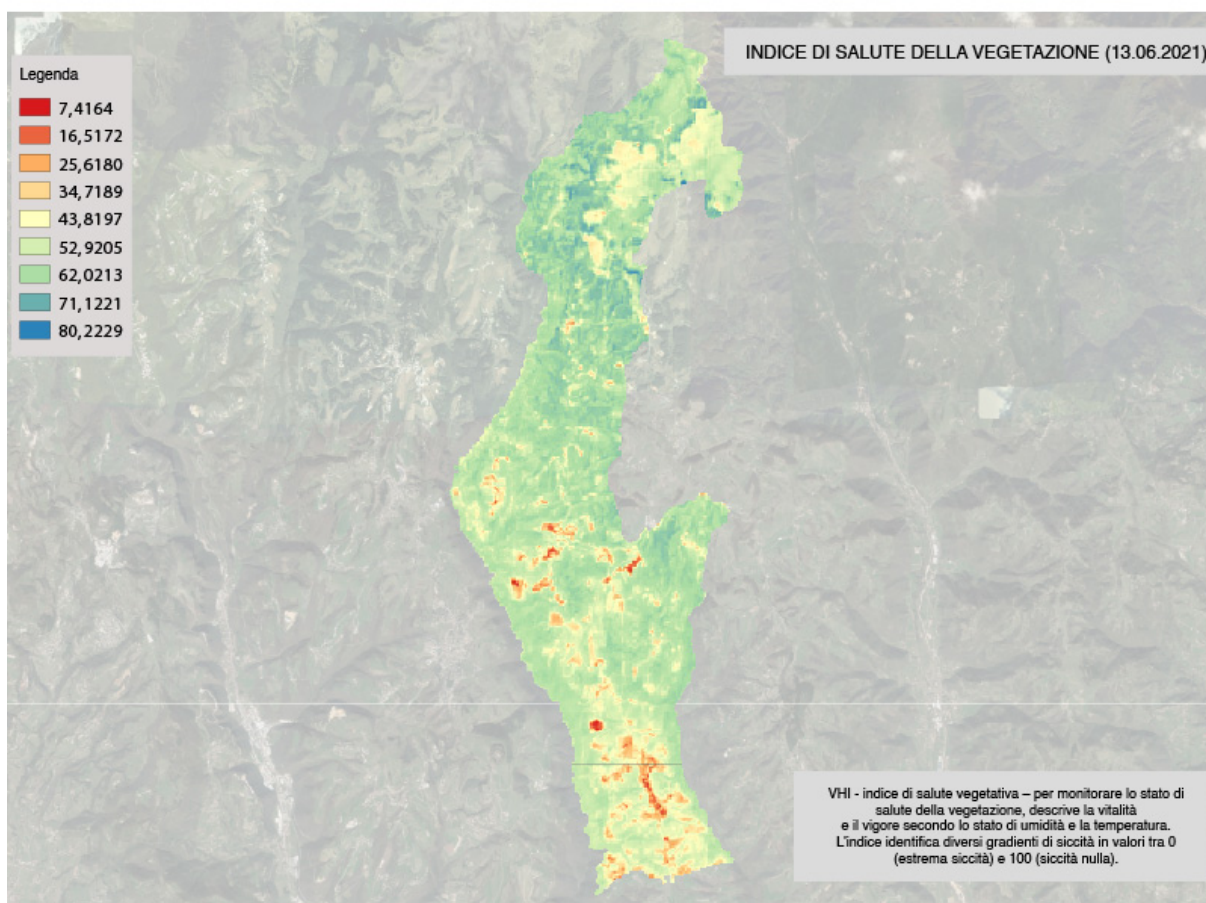
temperatura minima



Questa mappa è stata ottenuta migrando i dati del raster LST nello shapefile dell'uso del suolo del Comune di Breda di Piave. In questo modo si possono identificare quelle che sono le aree con le temperature minime più alte. Si può vedere come queste si rilevano di corrispondenza delle aree urbanizzate, con temperature che raggiungono i 30,9°C a San Rocco. Le informazioni ricavate dall'area nord del comune di Roverè Veronese non sono attendibili, in quanto nel momento della rilevazione del satellite erano presenti delle nuvole, che hanno alterato i risultati.



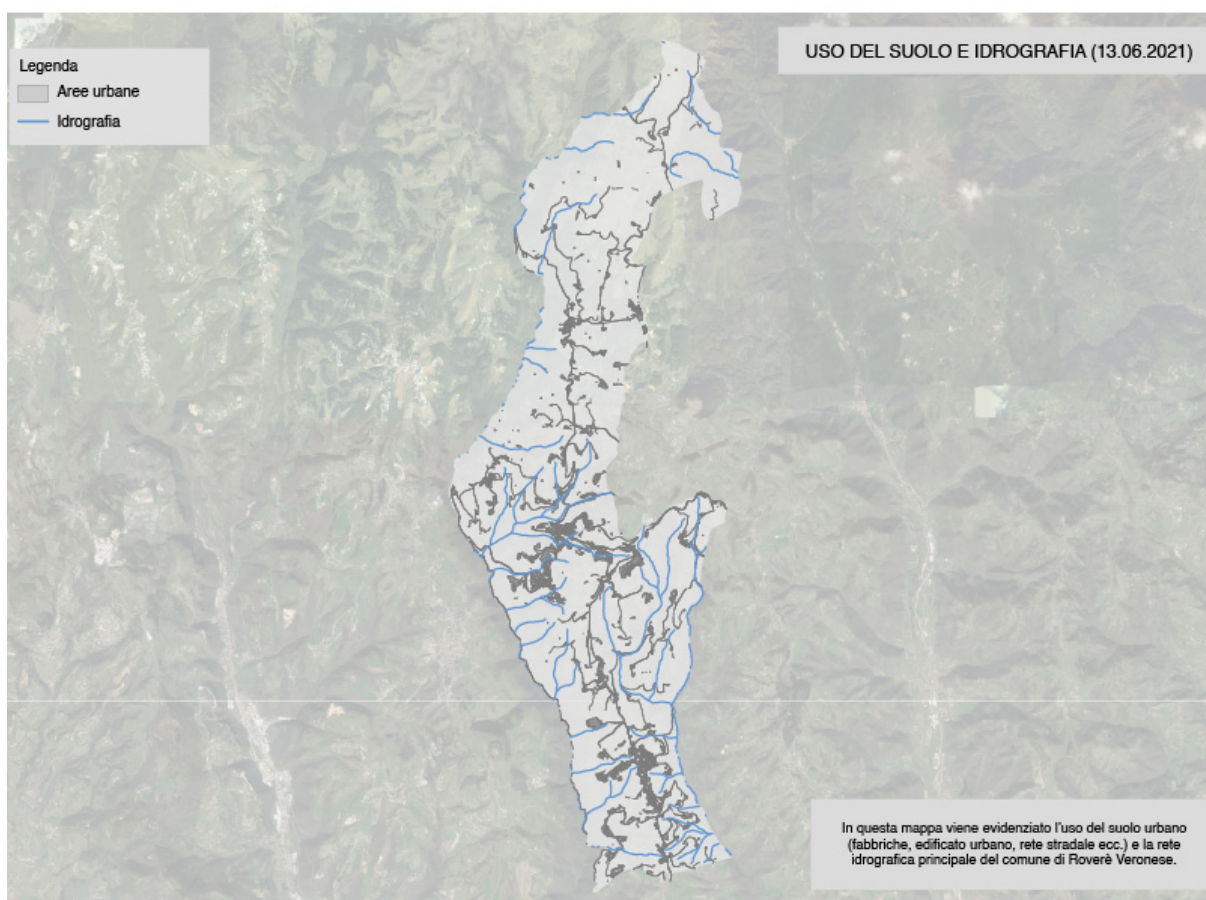
INDICE VULNERABILITÀ VEGETAZIONE



VHI - indice di salute vegetativa – per monitorare lo stato di salute della vegetazione, descrive la vitalità e il vigore secondo lo stato di umidità e la temperatura. L'indice identifica diversi gradienti di siccità in valori tra 0 (estrema siccità) e 100 (siccità nulla).



USO SUOLO IDROGRAFIA



In questa mappa viene evidenziato l'uso del suolo urbano (fabbriche, edificato urbano, rete stradale ecc.) e la rete idrografica principale del comune di Roverè Veronese.