



VALEGGIO SUL MINCIO – VR

PEBA

Piano Comunale per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



RELAZIONE

Marzo 2019

Tecnici incaricati

Comune di Valeggio sul Mincio



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa
arch. Aldo Scarpa

Collaboratori dott. arch. Donato Albanese
dott. arch. Beatrice Somensini

Resp. Settore Urbanistica arch. Anna Grazi
Ref. Tecnico arch. Nicola D'Onofrio
Sindaco Angelo Tosoni



VALEGGIO SUL MINCIO – VR
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA comunale 2019

INDICE



INDICE

PARTE 1 _ ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI	1
Premessa	3
1. Riferimenti normativi e destinatari del PEBA	4
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	7
3. Obiettivi e ambito d'indagine	11
4. Azioni e risultati della partecipazione	15
5. Individuazione dei percorsi pedonali	19
PARTE 2 _ RILIEVO, VALUTAZIONE, PRIORITA' D'INTERVENTO	21
1. Gli edifici comunali: valutazione dell'accessibilità	23
1.1. Gli edifici comunali rilevati	23
1.2. Valutazione accessibilità per categorie d'indagine	25
2. Rilievo degli spazi pubblici	27
2.1. Sicurezza dei percorsi pedonali	27
2.2. Criticità	29
3. Valutazione accessibilità negli spazi ed edifici pubblici	31
3.1. Poli attrattivi e centralità urbane	33
3.2. Monumenti e luoghi turistici	37
3.3. Piazze e aree giochi	39
3.4. Negozi e bar-ristoranti	42
3.5. Uffici postali e banche	44
3.6. Servizi socio-sanitari	45
4. Valutazione parcheggi e fermate TPL	47
4.1. I parcheggi nel capoluogo	47
4.2. Le fermate dei mezzi pubblici di trasporto	50
5. Priorità d'interventi negli edifici comunali e nelle vie rilevate	53
5.1. Gli edifici comunali	53
5.2. Le vie oggetto di rilievo	54



PARTE 3 _ PROGETTAZIONE, COMPUTO INTERVENTI, ATTUAZIONE	59
1. Linee guida e metodologia per gli interventi negli spazi urbani	61
1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	62
1.2. Tipologia interventi	63
1.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	65
1.4. Marciapiedi e pavimentazioni	69
1.5. Attraversamenti pedonali	71
1.6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico	74
2. Quantificazione interventi	79
2.1. Prezzario	79
2.2. Computo interventi	80
2.3. Quadro economico	82
3. Attuazione interventi e monitoraggio	83
3.1. Programmazione e risorse	83
3.2. Attuazione e <i>governance</i>	84
3.3. Azioni di supporto e accompagnamento	86
3.4. Monitoraggio e indicatori	89
ALLEGATI	91

- A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza e orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)

Allegati Fase 1 (ottobre 2018)

- Linee guida per fermate mezzi pubblici di trasporto
- Comunicazione informativa per esercenti di negozi e bar ristoranti



VALEGGIO SUL MINCIO – VR
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA comunale 2019

INDICE



PARTE 1_ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI





Premessa

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

- conoscere il contesto territoriale e raccogliere dati conoscitivi di contesto;
- eseguire una sommaria ricognizione dei piani e dei progetti;
- reperire la documentazione utile per la redazione del PEBA (lista edifici e spazi urbani);
- coinvolgere specifici portatori d'interesse;
- individuare le principali criticità e le priorità per gli interventi di eliminazione b.a;
- individuare dei percorsi pedonali rilevanti.

Attività svolte

Sono state svolte le seguenti attività:

- Incontri con il responsabile dell'Ufficio Lavori Pubblici e l'assessore preposto.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, programmazione triennale lavori pubblici e PEBA.
- Svolgimento di "interviste spot" presso i residenti nel capoluogo e nelle frazioni.
- Svolgimento di un incontro pubblico con alcuni testimoni privilegiati di Valeggio.
- Osservazione partecipata delle pratiche d'uso del territorio in alcuni luoghi strategici.
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione degli obiettivi/strategie del PEBA.
- Individuazione dei poli attrattivi nel centro storico.
- Rilievi negli edifici comunali e negli spazi urbani, schedatura e computo degli interventi di eliminazione barriere architettoniche.
- Valutazione di sintesi dell'accessibilità negli spazi urbani e negli edifici.
- Rilievo e valutazione dell'accessibilità delle fermate autobus e dei parcheggi riservati ai disabili.
- Rilievo e mappatura (nell'area centrale) delle aree parcheggio e delle fermate bus ATV.

Documenti, progetti e piani consultati¹

- Programma triennale 2017/2019 dei lavori pubblici.
- Elenco edifici di proprietà comunale.
- Elenco strade da rilevare (schede d'intervento).
- Percorsi da rilevare e valutare.
- PAT 2013 + P.I.
- Piano della circolazione.
- Biciplan.

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



1. Riferimenti normativi e destinatari del Peba

Principali riferimenti normativi

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) fa riferimento alle seguenti norme:

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

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

Legge Quadro n. 13/89

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

Legge 104/1992, Art. 24, comma 9

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

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

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.

La Legge 104/92, è il riferimento legislativo "per l'assistenza, l'integrazione sociale ed e i diritti delle persone handicappate.

Cosa è il PEBA

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

Il PEBA degli spazi pubblici si prefigura come uno strumento per conoscere e valorizzare i percorsi pedonali finalizzato a promuovere ed **incrementare gli spostamenti a piedi** attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche, interventi per la sicurezza stradale e la qualità urbana degli spazi pubblici. Si configura pertanto tale un piano della mobilità pedonale accessibile ovvero **"Pediplan"**.

Destinatari

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

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

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

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

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

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



Turismo e accessibilità

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

Di conseguenza, oltre alla crescita della popolazione anziana, si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire.

Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai uno stato di fatto in Europa occidentale. Soprattutto in Italia, oltre il 22% della popolazione ha oltre 65 anni² e il numero di anziani³ non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone.

Pertanto occorre adattare il patrimonio immobiliare a queste nuove esigenze, per rendere gli spazi pubblici, i mezzi di trasporto pubblici, i servizi socio-sanitari, le strutture ricettive e commerciali più fruibili, sicure, attraenti e confortevoli⁴, sia per gli abitanti che per i turisti.

La vocazione turistica e pedonale del centro storico di Valeggio sul Mincio e di Borghetto richiama l'opportunità di intercettare la domanda di un "turismo accessibile". Le strutture e le infrastrutture andrebbero adeguate in modo da agevolare la visita dei luoghi per un'utenza con esigenze speciali⁵. Il turismo accessibile e sostenibile è in forte crescita e rappresenta un'opportunità di sviluppo del territorio a livello socio-culturale, paesaggistico, economico ed occupazionale⁶, con ricadute positive sulla qualità degli spazi e della vita degli abitanti.

La domanda potenziale di un Turismo Accessibile viene stimata in circa 127,5 milioni di persone⁷, di cui 46 milioni di persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni di persone over 65. E' un mercato che interessa principalmente tre categorie di utenti:

- Le persone disabili.
- Le persone anziane;
- Le persone con limitazione temporanea.

² Fonte: Istat 2018.

³ Indice di vecchiaia italiano: 168,9 anziani ogni 100 giovani.

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

⁵ Strutture d'accoglienza turistica nel comune: 22 agriturismi; 23 servizi extra-alberghieri, 11 alberghi.

⁶ Fonte: <<https://welforum.it/wp-content/uploads/2017/07/Lavagnini-Tesi-magistrale-turismo-accessibile-Ca-Foscari-2014.pdf>>

⁷ Fonte: Studio Eurostat.



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

Contesto geografico

Il Comune di Valeggio sul Mincio, situato in un luogo pianeggiante e sorto sull'alveo del fiume Mincio attorno a dei mulini ad acqua, si estende su una superficie di 63,94 km², e conta una popolazione di 15.426 abitanti. E' situato nel Veneto in provincia di Verona; confina a nord con Peschiera e Castelnuovo del Garda; ad est con Sona, Sommacampagna, Villafranca e Mozzecane; a sud con i comuni mantovani di Roverbella e Marmirolo e ad ovest con Volta Mantovana, Monzambano e Ponti sul Mincio.

Valeggio è attraversata dal fiume Mincio, dal canale Virgilio e dalla Seriola Prevaldesca. Inserito in un territorio a forte valenza paesaggistica-storico e monumentale, ricco in biodiversità, Valeggio possiede un patrimonio architettonico di origine medievale; territorio a vocazione agricola, negli ultimi decenni ha visto rafforzata l'attività turistica.

Tra i siti d'interesse turistico: il castello Scaligero, la villa e il parco Maffei Sigurtà, il palazzo Guarienti, la chiesa di San Pietro e di S. Marco, il ponte Visconteo, la valle del Mincio e numerosi edifici storici dell'area centrale. Classificata città d'arte, al noto centro storico si aggiungono molte frazioni; tra le principali, Borghetto, Salionze, Santa Lucia.

Popolazione e famiglie

La popolazione residente è in leggera crescita. Le previsioni del PAT indicano l'insediamento di 2.899 nuovi abitanti.

POPOLAZIONE	N. FAMIGLIE	ETA MEDIA 2017	INDICE VECCHIAIA	ABITANTI/KMQ
15 308	6.293	41,6	110 anziani/100 giovani ⁸	239,3

Fonte: Comuni italiani

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

PIANO	RELAZIONI, INTEGRAZIONE, CONGRUENZE CON IL PEBA
PAT e PI	<p>Temi dominanti e Obiettivi</p> <p>Tutela e riqualifica dei caratteri e valori naturali e culturali dell'ambiente e degli insediamenti esistenti. Il P.I. promuove specifiche azioni, orientate al mantenimento e alla valorizzazione della varietà, ricchezza e riconoscibilità paesaggistico-ambientale e rurale.</p> <p>Le azioni di diretto interesse con il PEBA e la mobilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disciplinare attraverso piani di iniziativa pubblica, gli spazi che costituiscano collegamento tra il centro antico e le zone di più recente edificazione. - Realizzare un sistema di parcheggi efficace ed efficiente - con particolare riguardo al valore dei luoghi e del contesto architettonico - ai fini di limitare il carico urbanistico prodotto dagli abitanti e dalle attività.

⁸ Si riscontra un indice basso rispetto alla media nazionale. Gli over 65 anni rappresentano a Valeggio il 17% della popolazione totale rispetto al 22% a livello nazionale.



	<ul style="list-style-type: none">- Contabilizzare gli interventi con azioni di mitigazione del sistema insediativo, ambientale e paesaggistico.- Tutelare la salute umana rispetto all'inquinamento atmosferico attraverso il PUT.- Prevedere la realizzazione di una rete ciclopedonale, connessa con il sistema dei percorsi naturalistici degli ambiti naturalistico ambientali del territorio.
Vincoli del PAT (2013)	<ul style="list-style-type: none">- Ricognizione di vincoli paesaggistici locali (aree d'interesse, ville Venete, Edifici tutelati, Corsi d'acqua).- Ricognizione di vincoli paesaggistici regionali (centri storici, Parchi e giardini, Ambiti Naturalistici, manufatti). <p>V. Invarianti di natura idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico monumentale.</p>
Indirizzi Protezione Civile nel centro storico (2010)	
Piano della circolazione (2010)	Individuazione del sistema della sosta e classificazione funzionale della strada. Individuazione dei nodi e criticità. Principali direttrici di penetrazioni extra urbane dei flussi del traffico/direttrici nell'area storica: S.P 28 per Borghetto; S.R, 249 via Cavour; S.P 24 via San Giovanni Bosco; S.P. 28 via Mazzini; S.R 249 sud via Gottardi.
BICIPLAN (2009)	Obiettivo: Promozione della mobilità pedonale. V. analisi svolte nel centro storico per la pedonalità e la ciclabilità. Percorsi ciclabili esistenti attorno al centro: via Ragazzi del'99, Via Gottardi, via Giacomelli; Casa Montalina; via Venezia, via Cavour. <u>Percorsi ciclabili proposti:</u> via Beltrame, via Goito, Piazza C. Alberto, via San Rocco, via Murari, via Papa Giovanni XXIII, via S.M.Crocefissa <u>Percorsi ciclabili pianificati:</u> via Del Fante, via dei Partigiani, via Isonzo, collegamento Mazzini/San Giovanni Bosco, collegamento San Giovanni Bosco/campi sportivi, colleg. Mondin Foroni.
Regolamento edilizio ⁹	Art. 78 - BARRIERE ARCHITETTONICHE 1) Nelle progettazioni edilizie e particolarmente negli edifici e negli impianti collettivi e di uso pubblico devono essere adottati tutti quegli accorgimenti atti ad eliminare le barriere architettoniche, favorendo l'accessibilità e l'agibilità alle persone fisicamente impedite e lo studio di percorsi alternativi. 2) Oltre alle provvidenze, di cui al precedente articolo 74, sarà pertanto dedicata particolare cura all'agibilità dei servizi, al dimensionamento ed all'idoneità dei percorsi interni ed esterni, all'accessibilità ed all'uso degli impianti tecnici in genere. 3) Le opere in genere dovranno rispettare quanto previsto dal D.P.R. 27/4/78 n° 384 in attuazione della Legge 30/3/71 n° 118 ed inoltre quanto previsto dalla Legge 13/1989 e del D.M. 14/6/1989 n° 236".
PAES – Piano d'azione per l'energia sostenibile (2011)	Obiettivo: riduzione delle emissioni di Co2 entro il 2020. Tra le azioni avviate per la mobilità sostenibile: redazione Biciplan e percorsi Pedibus sicuri.
Pedibus e Gruppi di cammino	Individuazione di n.2 Linee di Pedibus - Gruppi di cammino (Ulss 22)
Zone 30 istituite	Vie: Powell, Murari, San Rocco, Zamboni, Foroni, Castello, Sala, Goito, Marconi
Programma opere pubbliche 2019/2021	
PTRC della Regione Veneto	La Regione modella le azioni di governo attorno ai principi europei generali seguenti: <ul style="list-style-type: none">- Coesione economica e sociale;- Sviluppo sostenibile;

⁹ Il capitolo contenuto nel Regolamento edilizio riguardante le barriere architettoniche va incrementato con linee guida ai fini di promuovere ed agevolare l'adattamento delle strutture aperte al pubblico.



<p>Adottato con DGR 372 del 2009</p>	<p>- Competitività equilibrata per il territorio.</p> <p>Linee guida e obiettivi Generali del PTRC</p> <p>Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico. Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopeditoni per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti. Crescita sociale e culturale. Paesaggio: necessaria concentrazione sui beni paesaggistici da conservare. La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista; il primo è quello della funzionalità, il secondo della qualità estetico-architettonica. Dal primo punto di vista si tratta di dare ordine a ciò che fino ad ora si è sviluppato in modo caotico, dal secondo di mettere fine ad una disarmonia che colpisce l'osservatore. Individuazione dell'ambito territoriale fluviale del Mincio, di elevato pregio naturalistico ai fini dell'istituzione di un "parco di interesse interregionale".</p>
--------------------------------------	---

Infrastrutture della mobilità: Piste ciclabili – Biciplan e Piano degli Interventi

L.R. 11/2004 - Relazione "Il sistema infrastrutturale"

Il P.I. riceverà la programmazione settoriale delle piste ciclabili di attraversamento del territorio, in particolare dello schema direttore elaborato nel Piano delle Piste Ciclopeditoni, ossatura primaria sulla quale potranno essere sviluppate arterie secondarie di penetrazione ai luoghi.

Obiettivo: favorire la fruizione turistica attraverso l'organizzazione di percorsi ciclopeditoni connessi con gli insediamenti.

DIRETTIVE La rete ciclopeditona di previsione dovrà integrare i percorsi ciclabili già esistenti, oltretutto la rete auto veicolare, offrendo condizioni ottimali di mobilità alle persone (sicurezza, autonomia, qualità del vivere e dell'abitare, **eliminazione delle barriere architettoniche**) al fine di orientare la domanda di mobilità verso comportamenti sostenibili e corretti dal punto di vista ambientale. I percorsi ciclabili e pedonali per la mobilità alternativa saranno definiti dal PI facendo in modo che i tracciati, ove necessario, corrano in sede protetta e seguano, ove possibile, percorsi già esistenti. Il PI favorirà le operazioni di costruzione e manutenzione prescrivendo le modalità di realizzazione degli interventi.

Fonte PAT – 3.25

Invarianti di natura storico-Monumentale e paesaggistica

Il P.I. detta norme affinché l'assetto dei luoghi in prossimità di ville o corti monumentali, e in genere in prossimità di edifici di particolare rilevanza storico-artistica, sia conservato nella sua conformazione originaria (individuata attraverso una ricognizione delle pertinenze storiche), inibendo l'edificazione ove questa comporti l'alterazione della prospettiva e la limitazione del pubblico godimento del quadro storico-ambientale e del contesto figurativo.

Fonte: relazione tecnica del Pat

Principali vincoli e invarianti d'interesse paesaggistico, ambientale e monumentale

Tipicità dell'assetto insediativo e della rete viaria di Valeggio.
Contesto figurativo dei complessi monumentali delle ville Venete.
Vincoli idrogeologici.
Parco Sigurtà e Castello Scaligero.

PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Il PEBA prevede interventi minimi e puntuali su aree già edificate o urbanizzate che non comporteranno modifiche strutturali e che non genereranno impatti ambientali. Il PEBA è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale.

I vincoli esistenti nelle unità edilizie e urbane vengono presi in considerazione con proposte d'intervento compatibili con l'esistente e le specificità architettoniche ed urbanistiche delle aree oggetto d'intervento.





3. Obiettivi e ambito d'indagine

Gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) del Comune di Valeggio sono i seguenti:

- ATO n. 1 - VALEGGIO E BORGHETTO
- ATO n. 2 - COLLINA
- ATO n. 3 - PIANURA
- ATO n. 4 - VALLE DEL MINCIO

Il perimetro d'indagine principale del PEBA è quello del centro storico che fa riferimento all'ATO n.1.

Nel 2012, il rapporto ambientale della Valutazione ambientale strategica mostra che l'ATO n.1 è soggetto alla più alta concentrazione di polveri sottili e il biossido di azoto è prossimo al livello di attenzione. Nell'ATO n.1 si riscontra il maggiore carico di traffico veicolare del comune.

ATO n.1 – Valeggio e Borghetto

L'ATO1 è rappresentato dal capoluogo, dalla località Borghetto, i cui centri storici rappresentano un unico ambito, e dai nuclei storici di Foroni, Marchi e Campagnola.

L'ATO1 racchiude numerose testimonianze storico-architettonico-archeologiche, tra cui il Ponte Visconteo, il Castello Scaligero, Villa Maffei, Nuvoloni, Sigurtà, detta "Della Quercia" con il famoso Parco, villa Zamboni, il centro storico di Borghetto con il Villaggio palafitticolo.

Gli insediamenti di origine più antica e di maggior rilevanza paesistica sono Valeggio e Borghetto, localizzato lungo il corso del Mincio, ai piedi del versante sud e del versante ovest di monte Ogheri, sul quale si erge il Castello.

L'urbanizzazione è storicamente legata all'utilizzo delle caratteristiche orografiche del territorio in funzione difensiva, in quanto il comune ha svolto nei secoli la funzione di frontiera tra i territori di Verona, Mantova e Milano. Situato sui fianchi del fiume, Borghetto è suddiviso in due piccoli nuclei fortificati a presidio del ponte sul Mincio, a monte del quale venne costruito un grande ponte-diga, nel corso del XIV secolo.

E' un insediamento caratterizzato dalla presenza del fiume Mincio, lungo cui corre la pista ciclabile Mantova-Peschiera. Di particolare interesse è la presenza del tracciato, ormai dismesso, della vecchia ferrovia Mantova – Peschiera, con stazioni a Borghetto e Salionze.

Al periodo scaligero risale anche la conformazione del centro storico di Valeggio costituito, in origine, da un grande comparto di forma pressoché quadrangolare, composto da isolati regolari disposti lungo le strade perpendicolari il colle, e da sobborghi lineari sviluppatisi a ridosso delle direttrici per Peschiera e per Pozzolo.

L'edificazione successiva si è sviluppata lungo gli assi viari che dal nucleo centrale antico si dipartono a raggiera, con uno spessore pressoché costante.

L'ATO1 presenta caratteristiche variegata dovute, da una parte dalla presenza di elementi storici di grande valenza e, dall'altra, di un capoluogo piuttosto sviluppato, attraversato dall'arteria viaria principale, di rilevanza sovracomunale, quale la S.S. 249 "Gardesana", importante collegamento con la A4 (casello di Peschiera del Garda) e l'A22 (casello di Affi) con il tratto della S.P. 27 per Castelnuovo del Garda e la S.R. 450.

Il perno del sistema viario è costituito dal nucleo del centro storico, dal quale dipartono le arterie urbane di distribuzione alle zone edificate di più recente realizzazione.

La scelta di concentrare maggiori interventi di eliminazione delle barriere architettoniche nell'area storica e zone limitrofe si basa sulle seguenti considerazioni:

- La concentrazione dei servizi, dei poli attrattori e dei pedoni.
- Le esigenze degli abitanti.
- L'aumento di turisti e visitatori.



- La vocazione di Valeggio come “città green-smart” che promuove la mobilità lenta dei pedoni e dei ciclisti¹⁰.
- La forte attrattività del luogo per l’offerta turistica eno-gastronomica e paesaggistica.

Obiettivi del PEBA

- 1- Migliorare l’accessibilità e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici, con programmazione degli interventi nell’arco temporale di 3/5 anni.
- 2- Valutare l’accessibilità di alcuni edifici comunali e delle scuole secondo un approccio “dentro/fuori” – aree esterne + percorsi Pedibus.
- 3- Mappare ed indagare le aree verdi/ giochi e piazze (accessibilità, percorribilità, frequentazione) più rilevanti.
- 4- Valorizzare l’attrattività di Valeggio attraverso il miglioramento/connessione degli spazi pubblici “piazze, percorsi pedonali, aree verdi”, e attraverso la moderazione del traffico per una città sana e a misura di bambino.
- 5- Individuare e valutare le soste riservate ai disabili, le principali fermate di trasporto pubblico, le aree a parcheggi e di scambio intermodale.
- 6- Delineare specifiche linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi considerando la tipologia delle vie rilevate sia nell’area storica che nelle frazioni.
- 7- Definire alcuni indicatori per il monitoraggio dell’accessibilità dei luoghi pubblici e della sicurezza dei pedoni (prossimi 5 anni).
- 8- Favorire l’inclusione sociale e spaziale delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) migliorando le connessioni, la sicurezza e le relazioni di prossimità.
- 9- Individuare e valutare alcune macro-zone frequentate dai residenti-pedoni (scolastiche, commerciali, ecc.) e dai turisti (percorso storico-monumentale).
- 10- Puntare sull’accessibilità come progetto anche di accoglienza e attrattiva turistica, che coinvolga la comunità.

Strategie d'intervento

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

Migliorare l’accessibilità e la messa in sicurezza degli edifici comunali e in particolare degli edifici scolastici, nel capoluogo ed a Salionze, considerando le aree esterne, i parcheggi, le fermate bus ed i percorsi, in una logica di continuità e catena degli spostamenti (dal fuori al dentro). Durante l’indagine è stata riservata un’attenzione particolare agli edifici scolastici in quanto le scuole svolgono un ruolo primario per l’educazione e l’integrazione. Il Pedibus rappresenta un’iniziativa da potenziare anche attraverso la qualità dei percorsi. La stessa

¹⁰ V. Iniziativa promossa dell’amministrazione “Valeggio cammina” per favorire le attività in grado di contribuire alla salute dei cittadini.



strategia d'intervento è stata applicata su altri percorsi molto frequentati in cui sono presenti degli edifici/servizi rilevanti, e di richiamo per i residenti (Municipio, mercato, biblioteca, farmacia, posta, ambulatori) e turisti (chiese, banche, parcheggi, Castello, Parco Sigurtà, IAT).

B. Migliorare le zone 30km/h

Fare istituire nuove Z30 o Z20 per consentire ai pedoni la percorribilità delle vie in sicurezza.

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

Prevedere interventi finalizzati a migliorare la segnaletica orizzontale (*street design*) e verticale per i pedoni nelle vie più frequentate e negli attraversamenti. La sicurezza dei pedoni è una priorità. L'insicurezza è spesso causata dalla assenza di percorsi pedonali protetti nel centro e nelle vie principali ma anche alla velocità delle auto in alcune vie di collegamento in entrata e uscita del centro storico e in alcuni incroci/nodi stradali.

Anche la mancanza d'orientamento rappresenta una criticità da affrontare per migliorare l'identificazione e la leggibilità dei percorsi pedonali e delle aree "slow" per una mobilità sicura delle persone vulnerabili. La strategia è di favorire prioritariamente interventi negli attraversamenti e negli incroci delle vie più frequentate con inserimento di segnaletica podotattile e limite di 30 o 20 km/h (ad es. nelle vie pavimentate del centro storico).

D. Garantire la continuità pedonale nei percorsi per formare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale

Con la rimozione delle barriere architettoniche e delle discontinuità, la finalità è di pervenire ad una macro azione diffusa di "raccordi" nei percorsi ed attraversamenti più usati. Lo scopo è di favorire delle soluzioni d'intervento a basso costo sia per agevolare l'attuazione del piano che per creare una rete di percorsi pedonali accessibili (Pediplan) minimizzando le interferenze con le piste ciclopedonali.

E. Ottenere delle priorità d'intervento condivise

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

F. Individuare azioni di supporto al PEBA

- Promuovere la mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità (v. Paes).
- Educare alla mobilità lenta con l'avvio delle Z20 o Z30¹¹.
- Migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico.
- Favorire la collaborazione e la formazione dei gestori e proprietari di esercizi commerciali e di strutture ricettive, trasmettendo dei questionari di autovalutazione¹² presso vari professionisti al fine di avviare una riflessione di portata collettiva sulla piena accessibilità degli spazi aperti al pubblico.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità.

¹¹ Si consiglia di prevedere azioni partecipative di coinvolgimento dei cittadini per lo sviluppo delle Z30.

¹² Tale azione potrebbe essere un'azione di accompagnamento al Peba da sviluppare durante l'attuazione del Piano.





4. Azioni e risultati della partecipazione

Con l'avvio del PEBA sono state svolte alcune azioni di partecipazione con l'obiettivo di:

- Coinvolgere specifici portatori d'interesse.
- Conoscere le criticità in materia di b.a. .
- Individuare i luoghi interessati dagli interventi e.b.a. e le priorità d'intervento.
- Sensibilizzare i gestori e proprietari di esercizi pubblici.

Criticità e proposte emerse nel focus-group

Si riportano di seguito le segnalazioni emerse in occasione dell'incontro svolto nel mese di ottobre 2018 presso il Municipio con alcuni testimoni privilegiati¹³ residenti nel Comune di Valeggio sul Mincio

Edifici

Municipio	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzare un bagno accessibile nel municipio vicino alla sala consigliare. • Facilitare l'apertura della porta d'ingresso del municipio.
Negozi e locali (es. panifici non accessibili)	<ul style="list-style-type: none"> • Diffondere la posa di scivoli nei locali aperti al pubblico.. • Fornire gli scivoli ai commercianti.
Poliambulatorio	<ul style="list-style-type: none"> • Porta d'ingresso da sostituire.
Collegamento Borghetto/Valeggio (area castello)	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di un collegamento verticale - ad es. un ascensore in vetro o teleferica.
Chiesa di Pietro San Apostolo	<ul style="list-style-type: none"> • V. finanziamenti regionali per i luoghi di culto. • Sollecitare la diocesi per fare intervento attorno e nell'ingresso (percorsi+parcheggio riservato).

Spazi pubblici

Area storica: vie pavimentate degradate	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativa posa del porfido. • Limitare il traffico ed il carico.
Via Don Bosco	<ul style="list-style-type: none"> • Interventi prioritari per migliorare la percorribilità e sicurezza.
Soste nei percorsi e vie più strette	<ul style="list-style-type: none"> • Rimozione di alcune soste.
Ingresso della piazza vicino alla chiesa	<ul style="list-style-type: none"> • Riorganizzazione dell'area, migliorandone la leggibilità.
Attraversamenti	<ul style="list-style-type: none"> • Inserire i percorsi podotattili per persone non vedenti/ipovedenti. Area prioritaria: attorno alla Piazza V. Veneto ed alla Piazza della Repubblica; via Cavalieri del Lavoro, via Giovanni Don Bosco; via Paolo Giovanni XXIII; via Gottardi e via Mazzini e negli attraversamenti nell'area storica.
Marciapiedi	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliare i marciapiedi nelle vie attorno al nucleo storico. Citato come esempio positivo alcuni nuovi marciapiedi realizzati ex-novo in alcuni quartieri residenziali.
Realizzare delle strisce pedonali - inserire podotattili	<ul style="list-style-type: none"> • Problema di orientamento nella zona attorno alla posta e vigili. • Migliorare attraversamento (v. dott. Taccone).

¹³ Partecipanti al focus-group: i redattori del Piano, due persone disabili motorie (di cui l'atleta Francesca Porcellato), una persona non vedente con accompagnatore, la responsabile tecnica ufficio Lavori Pubblici, l'assessore all'urbanistica e politiche sociali del comune.



Corsie pavimentate attorno alla chiesa	<ul style="list-style-type: none">• Allargare le corsie per consentire la continuità dei percorsi.
Fermate BUS ATV	<ul style="list-style-type: none">• Inserire percorsi podotattili.

Possibili azioni di accompagnamento al Peba

Proseguire le azioni di interventi nelle scuole (fare cultura)	<ul style="list-style-type: none">• Elementari, Medie e Superiori con il supporto di referenti in carrozzina
Informare sensibilizzare i commercianti e gestori di locali e supermercati	<ul style="list-style-type: none">• Organizzare una serata e una passeggiata con gli esercenti dei negozi e locali e testimoni privilegiati in carrozzina/accesso carrelli.
Integrare il regolamento edilizio	<ul style="list-style-type: none">• Creare un capitolo speciale sull'accessibilità
Sensibilizzare i gestori dei supermercati – ingresso dei negozi non accessibili alle carrozzine	<ul style="list-style-type: none">• Adattare gli ingressi per renderli accessibili a tutti.
Concertazione con l'Azienda ATV	<ul style="list-style-type: none">• Attrezzare gli autobus di pedane e migliorare l'accessibilità delle fermate.

Osservazione partecipante e interviste spot

L'attività di osservazione partecipante nella fase di rilevazione degli spazi pubblici ha consentito di rilevare alcune macro-barriere (polarità infrastrutturali) e di individuare i principali problemi inerenti l'accessibilità pedonale.

MACROBARRIERE

<p>Principali direttrici di penetrazione extraurbane</p> <ul style="list-style-type: none">- SP. 28 (per Borghetto).- S.R. 249 nord (via Cavour) e S.R. 249 a Salionze- SP. 24 (via San Giovanni Bosco)- SP. 28 (via Mazzini)- SR. 249 (via Gottardi)- Incrocio San Rocco/via Zamboni/Via Maffei e Strada per Borghetto- Piazzale Repubblica- Piazza Vittorio Veneto/incrocio via San Giovanni Bosco/ Via Papa Giovanni XXIII <p>Conformazione fisica-altimetrica</p> <ul style="list-style-type: none">- Altimetria accentuata fra il centro storico (area del castello) e una parte di Borghetto.
--

La raccolta di indicazioni provenienti dalla cittadinanza è avvenuta nella fase di rilevazione degli spazi pubblici, attraverso interviste cosiddette spot e brevi con i passanti incontrati occasionalmente. Venticinque residenti ed in particolare persone anziane e genitori con bambini stati sentiti nel territorio di Valeggio.

Le domande poste facevano riferimento ai seguenti temi:

- Quali sono le vie, i percorsi, le piazze o le aree verdi dove le piace passeggiare?
- Quali sono i percorsi e gli attraversamenti stradali più pericolosi o meno accessibili per i pedoni?
- In quali vie bisognerebbe intervenire per migliorare la sicurezza e il comfort pedonale?



Vie maggiormente citate nel capoluogo per le difficoltà incontrate dai pedoni più vulnerabili:

- via Murari; via Maffei; via Cavalieri del Lavori, via Beltrame, via Giovanni Dal Bosco, via Zamboni; via Don Bosco, via San Rocco.

Criticità segnalate:

- Il dissesto e il degrado di alcuni marciapiedi e della pavimentazione nell'area centrale.
- Il non rispetto dei limiti di velocità degli automezzi.
- La sosta diffusa degli automezzi nei percorsi per pedoni.
- L'interruzione dei percorsi pedonali.

Sopralluoghi partecipati nelle scuole

In occasione del rilievo delle scuole e delle aree esterne, un "sopralluogo partecipato" è stato sistematicamente svolto dal tecnico del PEBA accompagnato da un referente scolastico.

La finalità era di individuare le problematiche esistenti da parte di chi usa abitualmente il luogo o un percorso per giungere a delle priorità d'intervento.

Le osservazioni pervenute dalle scuole sono state integrate nelle schede di dettaglio.

Durante i sopralluoghi nei percorsi indicati nell'area storica, sono state effettuate brevi interviste presso alcuni abitanti (genitori con carrozzine, anziani, commercianti) per integrare il rilievo di ulteriori criticità.

Diffusione lettera informativa e questionario di autovalutazione dell'accessibilità presso gli esercizi commerciali del centro storico¹⁴

¹⁴ Azione a cura dall'amministrazione comunale (v. allegato).



5. Individuazione dei percorsi pedonali

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

1. Le indicazioni fornite dall'ufficio tecnico (programmazione triennale in corso e prevista).
2. Le strategie del Pat e le priorità del Biciplan.
3. Le segnalazioni di alcuni cittadini incontrati durante l'attività di rilevazione.
4. Le indicazioni di alcuni portatori d'interesse.
5. Il ruolo e la funzione della via nel contesto locale e i poli attrattori presenti.

5.1 Principali poli attrattori pedonali

Presenza di aree urbane in cui sono collocate attività commerciali e servizi pubblici (centro storico di Valeggio, Borghetto e Salionze).

5.2 Percorsi urbani oggetto di rilievo nel capoluogo

Percorso 1a: Piazzale Repubblica– Via Circonvallazione sud – Via Roma (Scuola primaria, Oratorio-Grest, Chiesa parrocchiale, Casa di riposo anziani) –

Piazza Carlo Alberto (Municipio, Pro Loco, IAT, banche) – Via Murari (Biblioteca comunale) – Via Cavour (ingresso Parco Sigurtà).

Percorso 1b: Piazzale Repubblica – Via Goito – Via Marsala –

Piazza Carlo Alberto (Municipio, Pro Loco, IAT, banche) –Via Murari (Biblioteca comunale) – Via Cavour (ingresso Parco Sigurtà).



Percorso 2: via S. Giovanni Bosco (Fermata BUS) – Piazzale Vittorio Veneto (giardini pubblici, farmacia, scuola dell'infanzia) – Via Marconi – deviazione su Vicolo Custoza (PARK e innesto Percorso 1) – Via San Rocco (incrocio verso Borghetto) – Via degli Scaligeri (Castello Scaligero).





Percorso 3: via S. Giovanni Bosco (Fermata BUS) – Viale Papa Giovanni XXIII – deviazione su Via Don Minzoni (PARK) – Via Powell (Parco Ichenhausen, Bocciodromo, baita alpini, parco giochi) – Via Vittorio Emanuele II – Via Cavour (ingresso Parco Sigurtà) – Circonvallazione Maffei (Villa Sigurtà) – Via San Rocco (incrocio con percorso verso Borghetto o Castello scaligero).



Percorso 4: via S. Giovanni Bosco (Fermata BUS) – Piazzale Vittorio Veneto (giardini pubblici, farmacia, scuola dell'infanzia) – Piazza Garibaldi – Piazza Repubblica (PARK) – via Circonvalazione Sud – Via Bastia – Via Zamboni (Villa Zamboni) – Via San Rocco (incrocio con percorso verso Borghetto, Castello Scaligero, Parco Sigurtà)



Percorso 5 (collegamento Percorso 1 e Percorso 4): Via Sala – Via Foroni (Casa Alloggio) – Via Castello.



Altre vie oggetto di rilievo attorno all'area storica nella fase 2 del Peba

Via Ragazzi del'99; via Gottardi; via Giacometti; via S.M. Crocefissa; via Dello Sport; via I Maggio; Via Pontieri; via Trento; via Trieste; via Venezia; via G. Beltrame; Via Emanuele II; via Cavour (2).

Vie oggetto di rilievo nelle frazioni di Borghetto e Salionze

BORGHETTO: via Giotto; via Tiepolo; via Ponte Visconteo; via Sanzio; via Buonarrotti; via Mantegna; via Casa Valsegrida.

SALIONZE: Via Monti Lessini; SR249 (tratto 1, 2); Via Rossa; via Trento; via del Garda; Via Dott. Adige.



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





1. Gli edifici comunali: valutazione dell'accessibilità

Gli edifici comunali oggetto di rilievo e schedatura sono i seguenti.

1.1 Gli edifici comunali rilevati

Centro storico (fase 1)

<i>Id</i>	<i>nome</i>	<i>indirizzo</i>	<i>cat</i>	ZONA
E01	Municipio	P.zza Carlo Alberto	UF	Centro storico
E02	Scuola materna e nido	Via Ragazzi del 99- via Alpini	SC	Centro storico
E03	Scuola elementare Collodi	Piazza Garibaldi 4	SC	Centro storico
E04	Scuola media+ palestra	Via Barbarani	SC	Centro storico
E05	Bocciodromo comunale	Via Gorizia 76	SP	Centro storico
E06	Casa di riposo Ex Ospedale	Via Roma- V.le caduti e invalidi 6	AL	Centro storico
E07	Sala civica Palazzo Guarienti	Via Murari	UF	Centro storico
E08	Bar tennis coperto	Via Barbarani- via Trieste	SP	Centro storico

Capoluogo e frazioni (fase 2)

E09	Cimitero Valeggio	Via Mazzini	CI	CAPOLUOGO
E10	Palazzetto sport	Via Dello Sport	SP	CAPOLUOGO
E11	Campi sportivi	via Barbarani e via dello Sport	SP	CAPOLUOGO
E12	Polizia Municipale	Via Isonzo	UF	CAPOLUOGO
E13	Asilo nido	Via Vanoni	SC	VANONI
E14	Ex scuola centro associativo	Via Vanoni	AS	VANONI
E15	Cimitero Borghetto	Via Casa Valsegrida	CI	BORGHETTO
E16	Ex scuola- centro estivo	Via Michelangelo Buonarroti	AS	BORGHETTO
E17	Scuola Materna	Via Adige Del Bue	SC	SALIONZE
E18	Ex scuola- farmacia-palestra	Via del Garda	AS	SALIONZE
E19	Centro sportivo	Via Trento	SP	SALIONZE
E20	Cimitero Salionze	Via Trento	CI	SALIONZE
E21	Scuola Materna	Via Fontanello	SC	FONTANELLO
E22	Ex scuola S. Lucia	Via S.Lucia Casa	AS	S. LUCIA
E23	Cimitero S. Lucia	Via Custoza	CI	S. LUCIA

Altri edifici (non schedati)

--	Isola ecologica	Via Pacinotti 14	AL	FOGATO
--	Castello scaligero	Via degli Scaligeri	MO	Centro storico



--	Torre della Gerla	SP24	MO	GHERLA
--	Ponte Visconteo		MO	BORGHETTO
--	Sede asso. Villa Zamboni (pericolante)	Via Zamboni 35	AS	Centro storico
--	Deposito ex Macello (non in uso)	Via Beltrame	AL	Centro storico



Accesso del Castello scaligero



Ponte Visconteo

Sono stati inoltre rilevate le strutture archeologiche, non accessibili, del Castello Scaligero, del ponte Visconteo e della Torre della Gerla.

Si segnalano inoltre due edifici comunali attualmente in disuso pertanto esclusi dal rilievo e dalla schedatura:

- Villa Zamboni.
- Deposito ex Macello.

Il rilievo effettuato in ciascun edificio ha considerato diverse categorie di indagine, verificandone l'accessibilità e individuando le barriere architettoniche:

- PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI – AREA PUBBLICA ESTERNA
- AREA D'INGRESSO
- SERVIZIO IGIENICO
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- PERCORSI E SPAZI INTERNI
- CORTILE E AREE DI PERTINENZE ESTERNE

Ad ogni non-conformità rilevata, viene indicato il possibile intervento di eliminazione b.a.

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

Di seguito, si riporta il quadro riassuntivo del grado di accessibilità per ogni categoria di indagine.



1.2 Valutazione accessibilità per categorie d'indagine

Cod.	EDIFICIO	Parch. riservato	Accesso esterno	Servizi igienici	Colleg. verticale	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite secur.
E01	Municipio	✗	✗	✗	✗	✗	✗	
E02	Scuola materna e nido	✗	✗	✗		✗	✗	✗
E03	Scuola elementare Collodi	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
E04	Scuola media+ palestra	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
E05	Bocciodromo comunale	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
E06	Casa di riposo Ex Ospedale	✗	✗	✗	✗	✗		
E07	Biblioteca Palazzo Guarienti	✗	✗	✗	✗	✗		✗
E08	Bar tennis coperto	✗	✗	✗		✗	✗	✗
E09	Cimitero Valeggio	✗	✗	✗	✗	✗	✗	
E10	Palazzetto sport	✗	✗	✗		✗	✗	✗
E11	Campi sportivi	✗	✗	✗		✗	✗	
E12	Polizia Municipale	✗	✗	✗	✗	✗		
E13	Asilo nido	✗	✗	✗		✗	✗	✗
E14	Ex scuola centro associativo	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
E15	Cimitero Borghetto	✗	✗	✗		✗		
E16	Ex scuola- centro estivo	✗✗	✗	✗		✗	✗	✗
E17	Scuola Materna Salionze	✗	✗	✗		✗	✗	✗
E18	Ex scuola- farmacia-palestra	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
E19	Centro sportivo	✗	✗	✗		✗	✗	
E20	Cimitero Salionze	✗	✗	✗		✗	✗	
E21	Scuola Materna Fontanello	✗	✗	✗		✗	✗	✗
E22	Ex scuola S. Lucia	✗	✗					
E23	Cimitero S. Lucia	✗	✗	✗		✗	✗	

Legenda

- ✗ buona accessibilità/ a norma
- ✗ accessibilità limitata/ da qualificare
- ✗ non accessibile/ non a norma





2. Rilievo degli spazi pubblici

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

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

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

Sono stati rilevati e schedati 67 spazi pubblici, articolati come di seguito:

- VIE n. 37
- PIAZZE n. 4
- GIARDINI PUBBLICI n. 26

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

Sono stati indagati 19 PERCORSI URBANI e predisposte altrettante schede d'intervento articolate nei seguenti punti:

- MAPPATURA DELL'INTERVENTO
- RIFERIMENTO FOTOGRAFICO
- COMPUTO METRICO ED ECONOMICO

2.1. Sicurezza dei percorsi pedonali¹

Con riferimento al grado di protezione e sicurezza del percorso pedonale sono state distinte le seguenti tipologie:

- Percorso protetto, che corrisponde al marciapiede o ad un percorso a raso ma separato dalla carreggiata.
- Percorso parzialmente protetto, che corrisponde a un percorso su una banchina stradale ampia e segnalata, con larghezza maggiore al metro e presenza di striscia continua di delimitazione.

¹ Vengono considerati entrambi i lati della strada ed il contesto generale (strada principale, residenziale, centro storico, frazioni, lottizzazioni).



- Percorso non protetto, tipico delle strade extraurbane in cui il percorso pedonale avviene sulla banchina stradale con larghezza inferiore a un metro.
- Percorso assente, tipico delle vie residenziali in cui la strada è priva di segnaletica e di marciapiedi o banchine.
- Pista ciclopedonale, in tali percorsi può essere presente il problema di interferenza con le biciclette.

Centro storico

Cod.	nome	Pavimentaz. marmo	Protetto	Parzialm. protetto	Non protetto	Percorso Assente	Pista ciclabile
	Via Murari			X Z30			X
	Via Marconi			X Z30			X
	Vicolo Custoza			X			
	Via San Rocco			X Z30			
	Via Maffei				X		
	Via Cavour			X			
	Via Don Minzoni		X				
	Via Zamboni				X	X	
	Via Bastia				X	X	
	Via Sala	X		X			
	Via degli Scaligeri	X		X			
	Via Foroni	X		X			
	Via Goito	X		X			
	Via Marsala	X		X			
	Via Roma	X		X			
	Piazza Carlo Alberto	X		X			
	Circonvallazione Sud		X				
	Piazzale Repubblica			X			
	Piazza Vittorio Veneto			X			
	Via S Giovanni Bosco			X			
	Via P. Giovanni XXIII			X			
	Via Powell		X				
	Via Magenta				X	X	
	Piazza San Rocco		X	Creare corsia pedonale			

Capoluogo e frazioni

	nome	località	Protetta	Parzialm. protetto	Non protetto	Percorso Assente	Pista ciclabile
	Via Gottardi	Capoluogo	X	X		X	X
	Via Ragazzi del '99	Capoluogo	X				X
	Via I Maggio	Capoluogo	X	X		X	
	Via S.M. Crocefissa	Capoluogo	X	X			
	Via Caduti del lavoro	Capoluogo	X				



Via Pontieri	Capoluogo	X				
Via Mazzini	Capoluogo	X	X		X	
Via Beltrame 1	Capoluogo	X				
Via Beltrame 2	Capoluogo		X		X	X
Via Trento	Capoluogo	X	X		X	
Via Dello Sport	Capoluogo			X	X	
Via Emanuele 2	Capoluogo	X	X			
Via Cavour 2	Capoluogo	X	X		X	X
Via Trieste	Capoluogo	X	X		X	
Via Venezia	Capoluogo	X				X
Via Giacomelli	Capoluogo	X	X			X
Via San Pietro	Capoluogo	X	X		X	
Via Giotto	BORGHETTO	X	X			
Via Tiepolo	BORGHETTO	X				
CICLOVIA	BORGHETTO					X
Via Ponte Visconteo	BORGHETTO			X	X	
Via Sanzio	BORGHETTO	X	X		X	
Via Buonarroti	BORGHETTO		X		X	X
Via Mantegna	BORGHETTO			X	X	
Via Casa Valsegrida	BORGHETTO			X	X	
Via Monti Lessini	SALIONZE	X				
Via Trento	SALIONZE	X	X		X	
SR249 (tratto 1 verso l'alto)	SALIONZE	X	X		X	
Via Rossa	SALIONZE		X			
Via del Garda	SALIONZE	X	X		X	
Via Dott. Adige	SALIONZE	X				
Via San Leone	SALIONZE			X	X	

2.2. Criticità

Il centro storico

Tipologie vie e problematiche correlate

- Vie commerciali e residenziali interne / strettezza e assenza percorso pedonale.
- Vie commerciali / marciapiedi stretti a raso (Z30).
- Vie commerciali pavimentate nell'area storica/ pavimentazione sconnessa
- Vie di accesso rettilinee e trafficate all'area storica (di collegamento) con una geometria stradale che pone problemi di velocità e di insicurezza per pedoni e ciclisti.



Zona “buffer” attorno al centro

Si rileva l'opportunità di migliorare ed implementare la realizzazione delle Z30 e Z20 che garantiscono al pedone la percorribilità della strada e che segnalino all'automobilista la regola di condivisione della strada con pedoni e ciclisti.

Il divieto di accesso alle auto nell'area storica pavimentata diventa una priorità dettata dalla necessità di mantenere la pavimentazione in pietra e della valorizzazione pedonale del centro storico.

Vie residenziali senza percorsi su entrambi i lati o con percorsi non accessibili da inserire in Z20

- Via Zamboni
- Via Bastia
- Via Maffei
- Vicolo Custoza
- Tutte le vie pavimentate in pietra nel cs.

Occorre studiare a breve ed in modo concertato con gli operatori economici un sistema di viabilità esterna al nucleo centrale, per potenziare le aree pedonali e la visita pedonale e ciclabile del centro storico e di piazza Carlo Alberto.

Vie adiacenti al centro storico

- La geometria rettilinea delle strade con la presenza - a macchie di leopardo - di tratti di percorsi pedonali poco accessibili, tratti protetti, tratti senza marciapiedi, piste ciclopedonali, banchine larghe o strette). In modo diffuso, la percorribilità pedonale resta insufficiente.
- La velocità dei veicoli.
- La mancanza di attraversamenti pedonali.

Le frazioni

- La necessaria manutenzione delle vie e di alcuni marciapiedi a Salionze.
- La presenza dell'altimetria che rende difficoltosa la percorribilità alle carrozzine in alcune aree a Salionze e Borghetto.

Interruzioni ed insicurezza nelle arterie di accesso e negli attraversamenti

Gran parte delle vie di accesso all'area storica e nella frazione di Salionze presentano delle interruzioni:

- Nei percorsi, a causa di attraversamenti laterali con dislivelli, inclinazioni e/o assenza di zebratura.
- Nelle intersezioni e rotonde.
- Negli attraversamenti frontali (vie attorno al centro storico e frazione di Salionze).



Via dei Ragazzi del '99



Via Emanuele II

Degrado puntuale di marciapiedi o asfalto (in assenza di un percorso pedonale).

- Via Powell.
- Via Don Bosco.
- Via don Minzoni.
- Via Papa Giovanni XXIII.
- Vie laterali a via Papa Giovanni XXIII.
- Via dei Pontieri.
- Diverse vie a Salionze.

Assenza di orientamento per ipovedenti e non vedenti

La segnaletica podotattile è sempre assente negli attraversamenti e presso le fermate TPL. Si suggerisce d'intervenire in modo diffuso (interventi spot) nelle vie di accesso e nel centro, iniziando dagli attraversamenti e fermate TPL più importanti (Repubblica, Papa Giovanni XXIII, Don Bosco, San Rocco, Vittorio Veneto, Murari, Marconi, Gottardi, Pontieri) per facilitare l'orientamento e la sicurezza delle persone ipovedenti e non vedenti.

Sintesi delle criticità

- Degrado e strettezza puntuale dei marciapiedi nelle principali vie di accesso.
- Strettezza delle strade nell'area storica e nel centro di Salionze.
- Sovrabbondanza della segnaletica verticale per i conducenti nell'area storica.
- Scarso orientamento nelle piazze e piazzali molto aperti (Repubblica, Vittorio Veneto, Ingresso Piazza/via Roma) con assenza o scarsa identificazione dei percorsi pedonali.
- Presenza di automobili parcheggiate nei percorsi pedonali.
- Elementi di arredo dei negozianti collocati nel percorso che conduce da Piazzale Vittorio Veneto all'incrocio con Borghetto e la scalinata del castello.
- Interruzioni nelle vie di accesso a causa di intersezioni con altre vie non raccordate al percorso o dell'assenza di attraversamenti e segnaletica orizzontale/verticale;
- Possibili interferenze bici/pedoni nelle vie con marciapiedi stretti a raso².
- Presenza di lunghi attraversamenti frontali con scarsa sicurezza (lunghezza eccessiva, area di forte traffico, scarsa visibilità dell'attraversamento da parte dei conducenti).

² Il rilievo del tecnico evidenzia talvolta le possibili interferenze bici/pedoni nelle vie centrali e strette invece non sono giunte segnalazioni relative a conflitti d'uso fra ciclisti e pedoni. Emerge una discreta/buona condivisione dello spazio pubblico fra pedoni e ciclisti.



- Piazzali e piazze adibite alla sosta ed al traffico.
- Il posizionamento di attraversamenti troppo vicini alle rotonde e alle intersezioni.
- Assenza di linee guide negli attraversamenti e nelle fermate ATV per le persone ipo/non vedenti.
- Non rispetto dei limiti di velocità da parte degli automobilisti.
- Assenza di segnaletica orizzontale Z30 per ridurre la velocità dei veicoli nella frazione di Salionze.
- Assenza di Z20; un limite di velocità “a passo d’uomo” idoneo per rispondere al problema della sicurezza pedonale nel nucleo centrale privo di percorsi pedonali protetti e al problema del degrado della pavimentazione.
- Altimetria presente nell’area cerniera di passaggio fra la zona del castello a Borghetto e quindi nell’area storica e nel centro di Salionze.
- Eccessiva usura della pavimentazione nell’area storica dovuta al passaggio dei veicoli e conseguente riduzione della percorribilità degli spazi per una persona che si sposta autonomamente in carrozzina (v. area pavimentata).
- Tratti di pavimentazione acciottolati non percorribili nell’area storica.
- Impatto acustico - forte risonanza in alcuni momenti della giornata - nell’area storica causato dal passaggio dei veicoli.



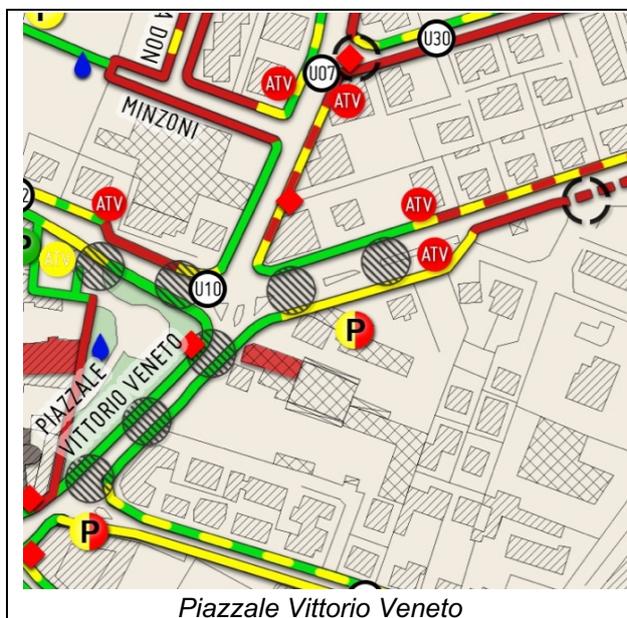
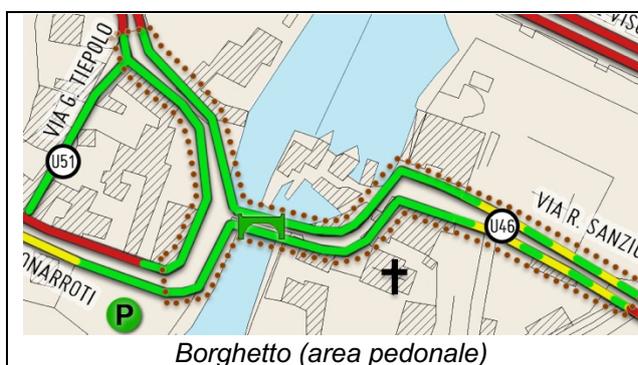
*Pavimentazione in pietra sconnessa (per il passaggio automezzi) e in acciottolato
(poco percorribile dalle carrozzine)*

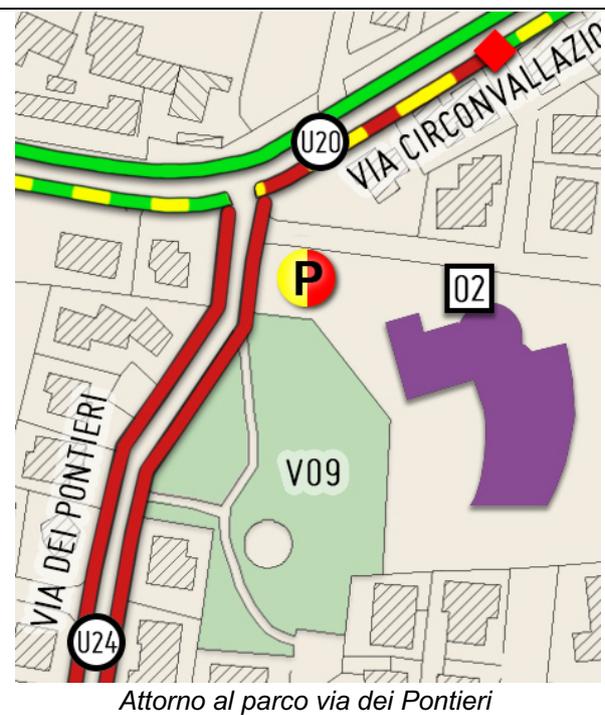
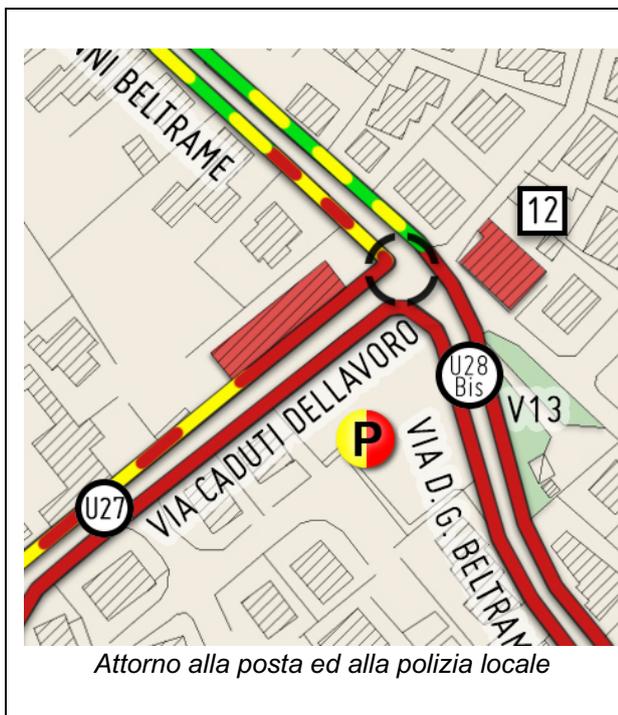
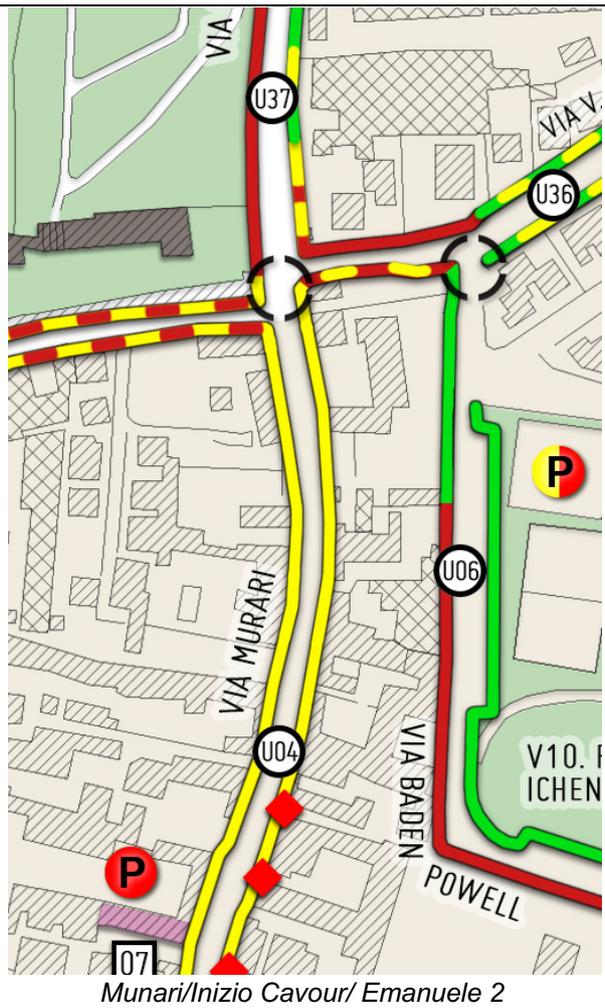
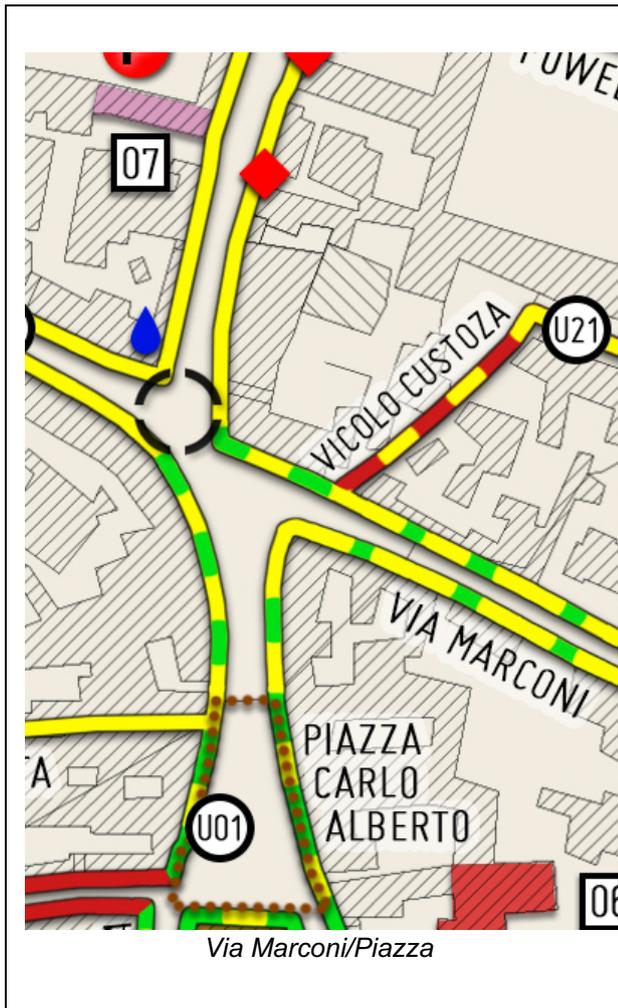
3. Valutazione accessibilità negli spazi ed edifici pubblici

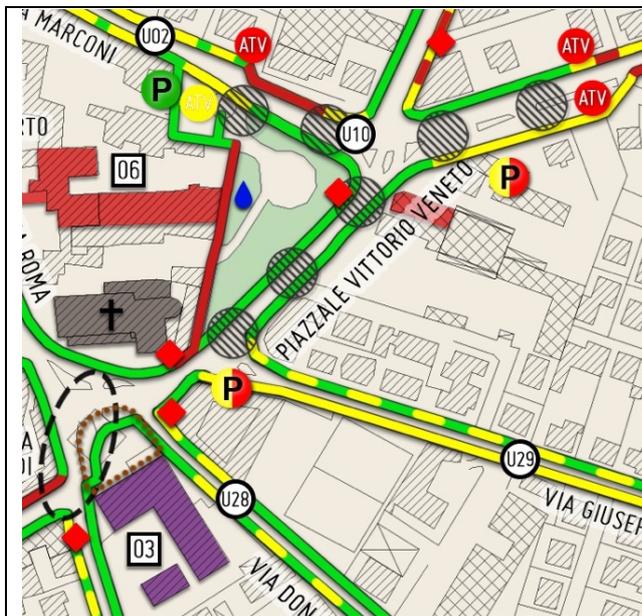
3.1. Poli attrattivi e centralità urbane

Di seguito si riportano gli estratti delle mappature del PEBA con la valutazione dell'accessibilità indicata con tre colori:

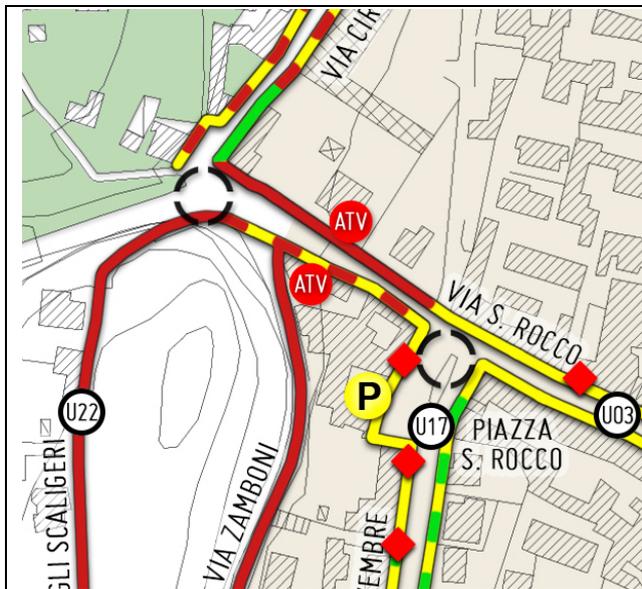
- verde: accessibile
- giallo: parzialmente accessibile/ limitata
- rosso: scarsamente o non accessibile



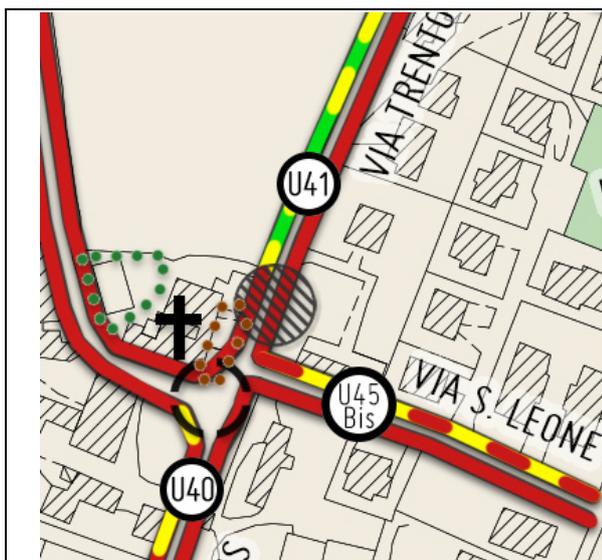




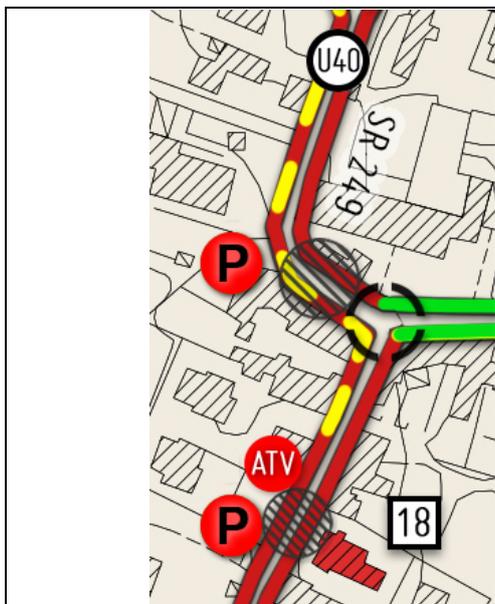
Attorno Piazzale V. Veneto



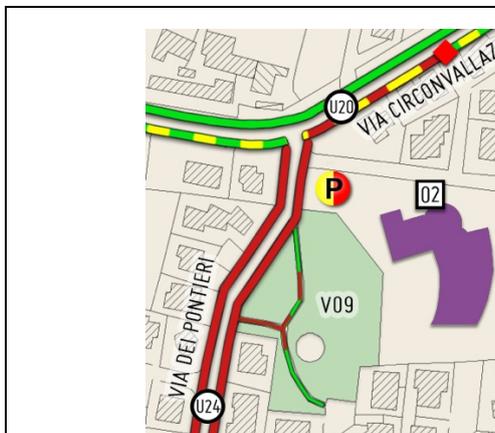
Via S. Rocco risalendo verso il Castello



Attorno alla chiesa di Salionze



Fra la Piazza/chiesa (U40) e la farmacia di Salionze



Attorno al parco in via Pontieri



Degrado pavimentazione nel parco inizio via Pontieri

3.2. Monumenti e luoghi turistici

In modo sommario è stato effettuato il rilievo dell'accessibilità esterna dei principali monumenti e luoghi turistici di Valeggio.

	EDIFICI E LUOGHI D'INTERESSE	Percorso esterno		Ingresso	Parch. riservato	Disabilità motoria		Non vedenti		Fermata ATV
		X	X			X	X	X	X	
1	Vie pavimentate c.s.	X	X	a raso X	X	X	X	X	X	esterna all'area
2	Municipio	X	X	X Porta pesante	X	X	X	X	X	X
3	Castello Scaligero		X	scalinata	X	X				via S.Rocco
4	Palazzo Guarienti	X	X	Biblioteca X	X	X		X		X
5	Borghetto ³	X	X	X X	X	X	X	X		?
6	Ponte Visconteo	In auto		In auto	X	X		X		X

Altri edifici d'interesse turistico (non comunali)

	EDIFICI E LUOGHI D'INTERESSE	Percorso esterno		Ingresso	Parch. riservato	Disabilità motoria	Non vedenti	Fermata ATV
7	Chiesa San Marco		X	X rampa	X	X	X	X
8	Chiesa S. Pietro Apostolo		X	X	X	X	X	X
9	Villa Maffei Sigurtà			privato				
10	Teatro Smeraldo		X	privato	X	X	X	via S.Rocco
11	Parco Sigurtà	a piedi	X dal parch.	via Cavour	X	Trenino Con pedana X	Guide X	X
12	Chiesa Salionze	X	X	X	Assente	X	X	Assente

Legenda

ACCESSIBILE	X
PARZIALMENTE ACCESSIBILE/con accompagnamento	X
NON ACCESSIBILE	X

³ Le vie interne di Borghetto sono pedonali, con presenza di leggero dislivello altimetrico in alcuni tratti arrivando da via Buonarroti.





SERVIZI ACCESSIBILI NEL PARCO SIGURTA'

Trenino con pedana e posto riservato per carrozzina	Gratuità per non vedenti. Servizio accompagnamento. Ammessi cani guida per i non vedenti.	Bagni e bar accessibili	Parcheggi riservati
---	---	-------------------------	---------------------

Osservazioni

Tra le priorità richieste dalla cittadinanza:

- il miglioramento della percorribilità pedonale del centro storico, in particolare nelle aree pavimentate commerciali, che con il transito dei veicoli accusano segni di usura e disconnessioni rendendo difficile e insicura la percorribilità delle carrozzine.
- Il miglioramento dell'accessibilità alla chiesa di San Pietro Apostolo.
- Il miglioramento dei percorsi pedonali situati attorno alla posta situata in via

3.3. Piazze e aree giochi

L'ambito d'indagine del PEBA ha verificato l'accessibilità pedonale delle aree verdi e delle principali piazze e piazzali

- Piazza della Repubblica con funzione prevalente di parcheggio e accesso lato sud al centro;
- Piazze Garibaldi e Vittorio Veneto, con l'ampia area verde e i percorsi pedonali adiacenti alla chiesa.
- la piazzetta di S. Rocco, usata prevalentemente come parcheggio che introduce l'ingresso al centro da Nord.

Valutazione accessibilità piazze

PIAZZE	Raccordo percorsi		Orientamento	Percorso pedonale		Park riservato	Fermata bus	Servizi presenti/ note
Repubblica	✓		✗	✗	✓	✓	ASSENTE	BAR
Garibaldi e Vittorio Veneto	✓		✗	✗	✓	✓	✓	ASILO, CASA RIPOSO, CARITAS, BANCA
Carlo Alberto	✓		✗	Area pedonale ✓		ASSENTE	✗	MUNICIPIO, IAT, BANCA, PROLOCO
San Rocco	✓		✗	✗		✗	✗	TEATRO, BANCA
Area sagrato chiesa Salionze	✗	✗	✗	✗		Assente	Assente	necessario rallentare traffico e ampliare e qualificare spazio come centralità



NOTE: Piazzale Repubblica e il tratto iniziale di Piazza Carlo Alberto su via S. Rocco andrebbero qualificati a misura di pedoni come zone d'ingresso all'area storica.

Valutazione accessibilità e percorribilità aree giochi

PARCHI/AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi			Viale interno	Arredi	Giochi	Parch.
1-ICHENHAUSEN	✓	✓			✓ ✗	✗	✗	
2-Via Pontieri 1	✗ sconnesso	✓		✗	✓ ✗	✓	✗	
3-Via Papa Giovanni XXIII	✓		✗		Assente	✗	✗	
4-Fine via Pontieri 2	✓	✗		✓	✓	✗		✓
5-Via Dello Sport	✗		✗		Assente	✗	✗	✗
6-Via Falcone	✓		✓		✓	✓	✗	Assente
7-Via Borsellino 1	✓		✓		✓	✓	Assente	Assente
8-Via Borsellino 2	✓				✓	✓	Assente	✓
9-Via Fascinelle	✗		✗		Assente	✗	✗	✗
10-Via Dei Partigiani	✓		✓		✓	✓	✗	✓ ✗
11-Via Trieste	✗	✗	✗	✓	Assente	✗	✗	Assente
12-Via Mazzini	✗	✗	✗	✗	✓	✓	Assente	Assente
13-Via San Pietro	✗		✗		Assente	✗	✗	Assente
14-Via Tagliamento	✓		✓		✓	✓	✗	Assente
15-Via V. Emanuele II	✓		✓		✓	✗	✗	✓
16-Via Verona	✓		✓		Assente	✗	✗	✓
17-Via Ragazzi del' 99	✓	✗		✓	✓	✓	✗	✗
18-Via Fante	✗	✓	✓	✗	Assente	✗	✗	✗
19-Via Isonzo	✗		✗	✗	✓	✗	✗	Assente
SALIONZE								
20-Via Attila	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗	Assente
21-Via Bachelet	✓		✓	✓	✗	✗	✗	Assente



22-Via Delle Alpi	✗	✗	✗	Assente	✗	✗	✗	✗
23-Via Benaco	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
24-Via Dott. Adige Del Bue	✗	✗	✗	Assente	✗	✗	✗	✗
25-Vicolo Teodorico	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	Assente
26-Parco via Isonzo	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Legenda: ✗ Accessibile - ✗ Parzialmente accessibile - ✗ Non accessibile



Area via Pontieri



Via dei Partigiani



Via Isonzo



Via Teodorico, Salionze

Criticità rilevate nei parchi e nelle aree giochi

- assenza di giochi fruibili ai bambini diversamente abili;
- numero elevato di soste riservate assenti;
- mancanza di viali interni accessibili alle carrozzine;
- accessibilità limitata degli ingressi;
- Circa il 50% delle aree attrezzate possiede degli arredi fruibili.
- presenza frequente di un viale esterno accessibile che circonda il parco o l'area giochi.

Priorità d'intervento

L'area giochi situata in via Pontieri necessita di interventi urgenti per il rifacimento della pavimentazione nelle aree interne ed esterne al parco⁴. Alcuni genitori presenti in fase di sopralluogo rilevano l'urgente necessità di intervenire sia nel viale interno con rifacimento della pavimentazione sia nell'area immediatamente attorno al parco.

⁴ Richiesta emersa dall'utenza presente nel parco durante il rilievo.



3.4. Negozi e bar-ristoranti (accessibilità esterna)

E' stata effettuata un'indagine in un'area campione nel centro composta da 6 vie.

Sono stati individuati 87 locali, tra negozi e bar-ristoranti.

Il rilievo si è limitato a verificare la presenza di scalini nel primo ingresso del locale verso la strada. I dislivelli sono stati divisi in tre categorie:

- piccolo scalino con altezza fino a 4 cm,
- scalino medio con altezza fino a 7-8 cm,
- scalino alto oltre i 9 cm.

Il rilievo si è limitato a verificare la presenza o meno di dislivelli, mentre non ha indagato il grado di accessibilità della porta d'ingresso.

centro storico

NEGOZI + RISTO-BAR RILEVATI: **n.87**

NEGOZI + RISTO-BAR ACCESSIBILI (senza scalini ingresso): **n.13 = 15%**

RISTO-BAR RILEVATI: 23 / ACCESSIBILI (senza scalini ingresso): **n.6 = 26%**

SCALINI attività	a norma		fino a 4 cm		fino a 7 cm		fino a 14 cm		SOM MA
	Bar	Neg	Bar	Neg	Bar	Neg	Bar	Neg	
1 VIA ROMA	0	0	0	0	1	3	1	2	7
2 P.ZZA CARLO ALBERTO	0	0	3	2	1	2	1	5	14
3 VIA MARSALA	0	0	1	0	0	2	0	1	4
4 VIA FORONI	0	0	2	0	0	1	0	1	4
5 VIA CIRCONVALAZ. SUD	1	1	0	2	0	0	2	3	9
6 VIA SALA	0	0	1	0	0	0	0	0	1
7 VIA MUNARI	2	3	0	6	1	2	0	6	20
8 VIA S. ROCCO	1	3	0	10	0	3	2	2	21
9 VIA MARCONI	2	0	0	0	0	2	1	2	7
SOMMA	6	7	7	20	3	15	7	22	
RISTOBAR + NEGOZI	13	15%	27	31%	18	21%	29	33%	87
SOLO RISTO-BAR	6	26%	7	30%	3	13%	7	30%	23

L'indagine, limitata alla presenza di gradini all'esterno del locale, ha evidenziato una forte criticità dell'accessibilità dei locali privati aperti al pubblico. Non è stato effettuato l'ulteriore approfondimento d'indagine dell'accessibilità esterna riguardante le porte d'ingresso, riferito alla larghezza e alle modalità di apertura delle stesse.

L'indagine ha evidenziato che, con riferimento ai soli bar-ristoranti, solo il 26% (6 su 23) risultano privi di scalini.

Considerando invece anche i negozi, la percentuale complessiva si abbassa ulteriormente, per cui solo il 15% (13 su 87) risultano privi di scalini.

vie indagate per l'accessibilità esterna di negozi e ristoranti-bar



Borghetto e Salionze

L'indagine ha riguardato Borghetto e Salionze, limitandosi alla verifica della presenza di dislivello/scalino con h maggiore 2,5 cm nell'ingresso esterno del locale.

	SCALINO h >2,5 cm	ACCESSIBILI
SALIONZE Negozi/ bar/ ristoranti	8	0
BORGHETTO Negozi/ bar/ ristoranti/ hotel	8	5



Salionze

Emerge dall'indagine la necessità di una maggiore attenzione in materia di accessibilità da parte dei gestori e proprietari di esercizi commerciali e locali situate nella località pedonale e turistica di Borghetto. L'accesso facilitato nei negozi emerge come una necessità per le persone con disabilità motorie che non riescono ad entrare nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.).

Per tale motivo il PEBA prevede un'iniziativa di sensibilizzazione dei gestori privati, con la diffusione di una lettera informativa e l'azione di sostegno (da valutare sulla base delle risorse disponibili) all'acquisto di pedane da installare negli esercizi interessati all'iniziativa (v. allegato "lettera informativa ai gestori di negozi e bar-ristoranti").

3.5. Uffici postali e banche

UFFICI POSTALI E BANCHE	Parch. riservato	Percorso esterno	Raccordo ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamenti
Ufficio postale via Caduti del Lavoro	✗	✗✗	✕ Rampa	✗✗	Assente	✗
Ufficio postale Salionze Via Rossa	assente	✗✗	✕	✗	assente	Assente ✗
Valeggio centro	✗	✗✗	✕✕	✗	assente	✗
Banca Piazza Carlo Alberto 3	Assente	✗✗	✕ Rampa	✗	✗	✕
BBC – Banca di Verona via Caduti del Lavoro	✗	✗✗	✕	✗	Assente	✗*
Banca di Verona Via Caduti del Lavoro	✗	✗✗	✕	✗	assente	✗

3.6. Servizi socio-sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Raccordo ingresso	PORTA ingresso	Fermata bus	Attraversamento
FARMACIA via Don Bosco – Piazza C. Alberto	–	✓	✓	✓	Assente	✓
FARMACIA Salionze	assente	✗✗	✗ Rampa	✓	SI - NA	✗
FARMACIA Via Gottardi	Assente (davanti)	✗✗	✓	✓	assente	✗
PARAFARMACIA via Gottardi*	assente**	✓	✓	✗✗	assente	✗
Centro Ospedaliero Via Crocefissa	✓	✓	✓	✗***	✓	X
Ambulatorio medico via Giacomelli	assente	✗	✓	✗	assente	Assente ✗
Ambulatorio Medico Via Guido Rossa	Assente	✗✗	✓	✗	Assente	Assente X Via Trento
Ambulatorio Medico Via Attila	Assente	✗	✓	✗	Assente	–

*Assenza linee guida/orientamento

** Presente una sosta riservata sul parcheggio del centro commerciale (attraversamento) un po' distante.

*** Segnalazione pervenuta da una persona disabile in carrozzina.

Si rileva l'assenza diffusa di parcheggi riservati presso le farmacie ed ambulatori medici. Per la sede ospedaliera, la criticità più rilevante da evidenziare e segnalata dagli utenti riguarda la non accessibilità della porta d'ingresso principale (pesante) per le persone in carrozzine.



Farmacia via Gottardi



Centro ospedaliero via S.M Crocefissa



4. Valutazione parcheggi e fermate TPL

4.1. I parcheggi nel capoluogo

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

Centro storico

Cod.	LOCALIZZAZIONE	Tot. parcheggi	N° PARCH. DISABILI	NOTE
P1	PIAZZA DELLA REPUBBLICA	137		- Ricollocare i parch. ris. della tettoia inagibile - Segnalare percorsi pedonali interni al parch.
P2	PIAZZALE EUROPA lato Est	287	4	- Segnalare percorsi pedonali interni al parch. - Aumentare fruibilità parch. con arredo verde.
P3	PIAZZALE EUROPA lato Scuola	42	2	
P4	VICOLO BORROMEO (retro biblioteca centro civico)	33	1	- Assenza cartello (v. Biblioteca) - Segnalare limite 10km/h e presenza pedoni
P5	PIAZZA S. ROCCO (parch. pagamento)	25	1	- Evidenziare il percorso pedonale con segnaletica street-print
P6	PIAZZA VITTORIO VENETO (parch. pagamento)	22	1	
P7	VIA MINZONI	52	1	- Costipare pavimentaz. parch. disabili
P8	INIZIO VIA don BOSCO (Carabinieri e tabaccheria)	41	2 1	- Assenza dei percorsi pedonali lungo la strada
P9	VIA GORIZIA e VIA POWELL	131	1 2 A	- Realizzare scivolo per raccordo al marciapiede
P10	PIAZZOLA FORONI E VIA SALA (parch. pagamento centro storico)	33	2	- Rivedere piano parcheggi centro storico per limitare n. parcheggi e migliorare pedonalità -Predisporre parch. riservato a lato del Municipio
SOMMA		803	18	

Altri parcheggi rilevati nella fase 2 del Peba (capoluogo)

Cod.	LOCALIZZAZIONE	Tot. parcheggi	N° PARCH. DISABILI	NOTE
P12	VIA MARCONI E SCUOLA PARROCCHIALE	22	1 A	-
P13	VIA GOTTARDI	70	2 A	-
			2 PA	Non raccordato, ma dà sul parcheggio
			4 NA	-
P14	VIA CADUTI DEL LAVORO	70	1 NA	-
P15	VIA DEI PONTIERI	100	4 NA	-
			1 PA	Ridisegno con misure a norma
			2 A	-
SOMMA		262	17	

Il rilievo ha evidenziato una copertura sufficiente dei parcheggi per disabili, e il rispetto dello standard di norma. Le principali criticità riguardano il posizionamento dei parcheggi per disabili, lontani dal percorso pedonale e l'assenza di un parcheggio per disabili in prossimità del Municipio e della Biblioteca-centro civico.

individuazione dei principali parcheggi del centro storico



La questione riguardante la qualificazione della mobilità pedonale del centro storico è anche correlata alla (eccessiva) presenza di parcheggi nelle vie pavimentate del centro. Oltre che la qualificazione degli ingressi nel centro, da via Goito, da via Roma e da via Marconi, **andrebbe rivisto il piano parcheggi**, in modo tale da eliminare alcuni stalli ed ev. riservarli ai soli residenti o alle attività di carico-scarico per le attività commerciali. La dotazione di parcheggi adiacenti al centro nella zona Sud di Valeggio è elevata, considerando il parcheggio di piazza Repubblica e di piazzale Europa che hanno ca. 466 stalli. Il parcheggio di piazzale Europa dista solamente 170 metri da via Goito, e potrebbe essere reso maggiormente attrattivo con semplici interventi di qualificazione, ad esempio attrezzando con arredo verde il percorso lungo via Ragazzi del 99 fino a via Goito, o segnalando dei percorsi pedonali all'interno del parcheggio.

Aree parcheggi e soste riservate a Salionze

Cod.	LOCALIZZAZIONE	Tot.	N° PARCH.	NOTE
------	----------------	------	-----------	------



		parcheggi	DISABILI	
15	VIA DELLE ALPI	40	2A	
16	POSTE	10	ASS.	
17	CIMITERO	-	ASS.	
18	VICOLO TEODORICO	6	ASS.	
19	VIA ATTILA	15	ASS.	
20	VIA BACHELET	20	ASS.	
21	VIA BENACO	40	ASS.	
22	VIA DOTT. ADIGE DEL BUE	20	2 PA	
23	VIA MONTI LESSINI	10	1A	
24	FARMACIA	12	ASS.	
somma		173	5	

Aree parcheggi e soste riservate a Borghetto

Cod.	LOCALIZZAZIONE	Tot. parcheggi	N° PARCH. DISABILI	NOTE
25	CIMITERO	0	ASS.	
26	VIA L. DA VINCI	30	2A	
27	PARCHEGGIO VIRGILIO	-	ASS.	
28	VIA BUONARROTI	30	A	
29	PARCHEGGIO BORGHETTO	-	ASS.	
somma		60	3	

Note: utile inserire due posti riservati all'ingresso principale di Borghetto collegandoli ai percorsi principali (area pedonale+ciclovia).

Soste riservate nel capoluogo (dati ricavati dalle singole schede di rilievo)

CIRCONVALLAZIONE SUD	X	CAVOUR	ASSENTE
ROMA	VIA ROMA	MARCONI	Vd. V.VENETO
PIAZZA CARLO ALBERTO		MURARI	X
MARSALA	ASSENTE	GOITO	ASSENTE
VICOLO CUSTOZA	Vd. MINZONI	DON BOSCO	XX
VIALE PAPA GIOVANNI XXIII	X	SAN ROCCO	PIAZZA
BADEN POWELL	ASSENTE	MINZONI	XX
FORONI	X	SCIPIONE MAFFEI	ASSENTE
SCALIGERI	ASSENTE	SALA	ASSENTE
MAGENTA	CONDOMINIO	CASTELLO	ASSENTE
GOTTARDI	Supermercati	ZAMBONI	X
MAZZINI	X	BELTRAME	ASSENTE*
RAGAZZI DEL '99	X	GIACOMELLI	X
I MAGGIO	X	CROCEFISSA	X



DEI PONTIERI	X	X	X
CADUTI DEL LAVORO		X	
EMANUELE II		X	
SAN PIETRO		X	

TRIESTE		X
DELLO SPORT	X	X
VENEZIA	X	X
CAVOUR	ASSENTE	

- *A2 parcheggi riservati davanti alla Polizia-

Note: segnalata in particolare la non idoneità della sosta riservata in via Roma, una sosta strategica adiacente al Municipio.

Parcheggi per disabili a Salionze e Borghetto

SALIONZE	
SR249 (via Pastrengo)	ASSENTE
DEL GARDA	
MONTI LESSINI	X
SAN LEONE	ASSENTE
TRENTO	ASSENTE
SR249) (centro farmacia)	ASSENTE
Dott. Adige Del Bue	X
G. ROSSO	ASSENTE

BORGHETTO	
SANZIO	ASSENTE
GIOTTO	ASSENTE
VIA BUONAROTTI	X
MANTEGNA	ASSENTE
PONTE VISCONTEO	ASSENTE
TIEPOLO	ASSENTE
CASA VALSEGRIDA	ASSENTE
PARCH. INGRESSO BORGHETTO	ASSENTE
PARCH. INGR BUONARROTI	X

Nota: si evidenzia l'assenza di parcheggi riservati a Salionze ed a Borghetto.

I via sommaria si indicano i seguenti dati quantitativi:

	n. stalli parcheggi	Tot. stalli riservati disabili	n. stalli riservati con pb. accessibilità
Centro storico	803	18	8/18
capoluogo	262	17	12/17
Borghetto	60	3	0/3
Salionze	173	5	2/5
somma	1.298	43	22/43

4.2. Le fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Il rilievo dell'accessibilità del centro storico ha riguardato anche le fermate dei mezzi pubblici di trasporto locale (TPL) che fanno riferimento alla azienda di trasporti ATV Verona.

Oltre alle sei fermate presenti nei percorsi rilevati, sono state indagate altre quattro fermate adiacenti (in via don Bosco e in via papa Giovanni XXIII).



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

- **mobilità**, riferita alla presenza di una pedana e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa
- **orientamento**, riferito alla presenza di segnali podotattili e informazioni sulla fermata
- **comfort**, riferito alla presenza di panchina e pensilina

Fermate TPL nelle vie rilevate

COD	LOCALIZZAZIONE	MOBILITA': raccordo al percorso / spazio per movimento/ pedana	ORIENTAMENTO: podotattili /nome fermata/ visibilità	COMFORT: presenza pensilina / presenza panca
B1	Piazza VITTORIO VENETO	acciottolato	X	X
B2	Via Papa GIOVANNI XXIII - iniziale dx	X	X	X
B3	Via Papa GIOVANNI XXIII - iniziale sin	X	X	X
B4	Via Papa GIOVANNI XXIII –tratto2 dx	X	X	X
B5	Via Papa GIOVANNI XXIII–tratto2 sin	X	X	X
B6	Via S. Giovanni BOSCO dx	X	X	X
B7	Via S. Giovanni BOSCO sin	X	X	X
B8	Via S. ROCCO dx	X	X	X
B9	Via S. ROCCO sin	X	X	X
B10	Via CIRCONVALAZIONE Sud	X	X	X
B11	SALIONZE campo sportivo via delle Alpi	X	assente	X
B12	SALIONZE davanti Farmacia	X		X
B13	BORGHETTO Ponte Visconteo	X		X
B14	BORGHETTO Ponte Visconteo	X		X
B15	BORGHETTO Ponte Visconteo	X		X
B16	BORGHETTO Ponte Visconteo	X		X
B17	BORGHETTO Alla fine del ponte	X		X

Il grado di accessibilità e confort delle fermate TPL risulta molto insufficiente. Viene segnalato da parte dell'utenza, il problema dell'imbarco negli autobus, collegato alla scarsa presenza di mezzi dotati di pedane estraibili. Sarebbe opportuno rendere accessibili almeno tre fermate ATV molto frequentate dall'utenza: le fermate di Piazza Vittorio Veneto, di via Don Bosco e di via Papa Giovanni XXIII.



NOTA: verificare presso ATV il numero di autobus attrezzati di pedane funzionanti nella linea su Valeggio; ev. sollecitare l'azienda per l'incremento di tali dotazioni negli autobus di linea.

individuazione principali fermate TPL nel centro storico



5. Priorità d'interventi negli edifici comunali e nelle vie rilevate

5.1. Gli edifici comunali

Per individuare gli edifici che necessitano di interventi urgenti rispetto ad altri, il PEBA definisce alcuni criteri di priorità che definiscono un punteggio e di conseguenza una "classifica".

Il punteggio considera i seguenti criteri:

- l'importanza funzionale e la frequentazione dell'edificio;
- il rilievo tecnico, riferito alla quantità e alla rilevanza delle barriere architettoniche individuate;
- le segnalazioni pervenute riguardanti criticità specifiche per l'accessibilità dell'edificio;
- gli eventuali interventi di manutenzione o ristrutturazione già programmati, che consentono di includere gli interventi di e.b.a.

Il punteggio è un dato dinamico, che potrà essere modificato a seconda degli interventi di adeguamento nel frattempo eseguiti.

Tab. assegnazione priorità negli edifici

criteri	punteggio max assegnabile
Edificio d'interesse strategico (scuola, cimitero, parchi, ambulatorio, anagrafe, ecc.)	3
Rilievo tecnico	2
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	1
Segnalazioni pervenute da portatori d'interesse o cittadini	1
Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	1
somma	8

Sulla base della suddetta tabella sono stati assegnati i punteggi di priorità.

Cod.	EDIFICIO	PRIORITA'
E01	Municipio	6
E02	Scuola materna e nido	4
E03	Scuola elementare Collodi	5
E04	Scuola media+ palestra	4
E05	Bocciodromo comunale	2
E06	Casa di riposo Ex Ospedale	2
E07	Biblioteca Palazzo Guarienti	4
E08	Bar tennis coperto	2
E09	Cimitero Valeggio	4
E10	Palazzetto sport	3



E11	Campi sportivi	2
E12	Polizia Municipale	2
E13	Asilo nido	4
E14	Ex scuola centro associativo	3
E15	Cimitero Borghetto	2
E16	Ex scuola- centro estivo	2
E17	Scuola Materna Salionze	3
E18	Ex scuola- farmacia-palestra	3
E19	Centro sportivo	2
E20	Cimitero Salionze	2
E21	Scuola Materna Fontanello	4
E22	Ex scuola S. Lucia	4
E23	Cimitero S. Lucia	2

Tra gli edifici del centro storico, il Municipio ha il punteggio più elevato, seguito dalla Biblioteca-palazzo Guarienti e dalla scuola elementare Collodi.

Il Castello rappresenta il monumento meno accessibile del Comune di Valeggio, benchè sia uno dei siti più visitato nel territorio; un progetto di accessibilità e messa in sicurezza del Castello andrebbe inquadrato con apposite opere di pavimentazione dei percorsi, tali da rendere accessibile un parcheggio per disabili e uno o più spiazzi della corte del Castello; tale progetto andrebbe accompagnato da specifiche indagini storico-archeologiche e da apposita concertazione con la Soprintendenza per i beni architettonici.

5.2. Le vie oggetto di rilievo

Nelle vie rilevate il PEBA ha previsto una “classifica” per individuare le vie in cui intervenire:

La scelta delle priorità considera quattro parametri:

- il rilievo tecnico (valutazione accessibilità + sicurezza + identificazione percorso pedonale);
- le indicazioni pervenute (dall'amministrazione e dai portatori d'interesse+ cittadinanza);
- le funzioni presenti e il ruolo della via nel contesto locale;
- la logica del percorso dentro/fuori (dalle aree esterne alle aree interne: presenza di edifici e servizi rilevanti).

Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri riguardano le condizioni di sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali, le sconnessioni e discontinuità della pavimentazione, la presenza o meno di linee guida ed elementi di orientamento e confort.



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

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

Tabella per il calcolo delle priorità negli spazi urbani

criteri		punteggio max assegnabile
1	Rilievo tecnico (problemi accessibilità e sicurezza)	3
2	Presenza edifici scolastici	3
3	Presenza servizi/uffici pubblici, aree gioco frequentate	2
4	Presenza servizi per persone disabili-anziani, ambulatori, cimitero	3
5	Segnalazioni dei portatori d'interesse: 3 punti / oltre 5 segnalazioni 2 punti / da 3 a 5 segnalazioni 1 punto / da 1 a 2 segnalazioni	4
6	Interventi previsti e/o nuove urbanizzazioni	2
7	Percorso pedonale rilevante (scolastico, PEDIBUS, commerciale, di collegamento)	2
8	Presenza fermata bus	1
totale		20

Il punteggio diventa rilevante oltre 9 punti. L'attribuzione di un punteggio basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede, ma senza una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria. Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via scarsamente urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o dei residenti potrebbe diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione il dato fornito dal punteggio tecnico, che fornisce elementi conoscitivi che riguardano esclusivamente lo stato di accessibilità del singolo percorso estrapolato dal contesto. Ad esempio, un punteggio tecnico >1,5 diventa rilevante.

Viceversa, un punteggio totale (rango della via) alto non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità ma può sottolineare l'importanza della via nel contesto locale (presenza di attività commerciali, servizi, ambulatori, scuole, ...). In questo caso sarà utile verificare il punteggio attribuito ai criteri 1 (rilievo tecnico e sicurezza che assume un peso rilevante in quanto indispensabile per garantire la fruibilità di un luogo) e 5 (segnalazioni sulle criticità presenti pervenute dai cittadini o dai portatori d'interesse).

Sulla base della suddetta tabella sono stati definiti i seguenti punteggi di priorità.



Centro storico

NOME	COD. SCHEDA VALUTAZIONE	COD. SCHEDA INTERVENTI	PRIORITA' TECNICA⁵	RILEVANZA⁶
Piazza Carlo Alberto	U01	INT05	1	14
Via Marconi	U02	INT01	2	11
Via S. Rocco	U03	INT01	2,5	14,5
Via Murari	U04	INT02	2	10
Via circ. Maffei	U05	INT03	2,5	7,5
Via Powell	U06	INT04	1	6
Via Papa Giovanni XXIII –tratto1	U07	INT04	2	12
Via Papa Giovanni XXIII –tratto2-	U08		2,5	12,5
Via Don Minzoni	U09	INT04	2	9
Piazzale Vittorio Veneto	U10	INT08	1,5	15,5
Via Roma	U11	INT05	0,5	11,5
Via Marsala	U12	INT05	1,5	11
Via Sala	U13	INT05	0,5	6,5
Via Goito	U14		2	11
Via Foroni	U15	INT06	1	7
Via Castello	U16	INT06	2	5
Via IV Novembre		INT07		
Via Zamboni	U17		3	10
Via Bastia	U18	INT09	3	5
Via Circonvallazione Sud	U19	INT10	1,5	9,5
Vicolo Custoza	U20		1,5	5,5
Via degli Scaligeri	U21		3	8
Piazza della Repubblica	U22		1,5	10,5
Via Don Bosco – tratto iniziale	U23		3	16
Piazza Garibaldi		INT08	1	-
Via Magenta			1	-

⁵ Il punteggio tecnico si riferisce al rilievo ed alla valutazione espressa dal tecnico considerando i parametri dell'accessibilità, della sicurezza ed identificazione pedonale del percorso.

⁶ Il punteggio somma il rilievo tecnico ai parametri che definiscono il "rango" della via nel contesto urbano, riferito al ruolo, alla funzione ed alle attività presenti.



Via Munari



Via Goito

Vie adiacenti al centro

NOME	COD. SCHEDA VALUTAZIONE	COD. SCHEDA INTERVENTI
Via I Maggio	U23 bis	
Via dei Pon	U24	SI
Via Ragazzi del '99	U25	
Via Gottardi	U26	SI
Via Caduti del Lavoro	U27	SI
Via Beltrame 1	U28	
Via Beltrame 2	U28 bis	SI
Via Mazzini	U29	
Via Giacomelli	U30	
Via S.M. Crocefissa	U31	
Via S. Pietro	U32	
Via Trieste	U33	
Via Dello Sport	U34	SI
Via Venezia	U35	
Via Vittorio Emanuele 2	U36	
Via Cavour 2 - Tratto 1	U37	

PRIORITA' TECNICA	RILEVANZA
2	6
2	8
1	7
2	13
3	13
1	8
3	10
2,5	14,5
1	13
1,5	11,5
1,5	5,5
2	7
3	6
1,5	5,5
2,5	7,5
2	7

Salionze

NOME	COD. SCHEDA VALUTAZIONE	COD. SCHEDA INTERVENTI
Via del Garda	U39	
SR249 (tratto 1)	U40	
Via Trento	U41	SI
Via Dott. Adige	U42	
Via Rossa	U43	SI
SR249 tratto 2 -via Pastrengo	U44	
Via Monti Lessini	U45	

PRIORITA' TECNICA	RILEVANZA
3	9
3	15
1,5	12,5
1	11
2,5	10,5
1	9
1,5	8,5



Via San Leone	U45bis	
---------------	--------	--

2	9
---	---

Borghetto

NOME	COD SCHEDA VALUTAZIONE	COD. SCHEDA INTERVENTI
Via Sanzio	U46	
Via Giotto	U47	
Via Buonarrotti	U48	
Via Mantegna	U49	
Via Ponte Visconteo	U50	
Via Tiepolo	U51	
Via Valsegrida	U52	

PRIORITA' TECNICA	RILEVANZA
1	9,5
1	5
1,5	7,5
2,5	4
3	10
0,5	3,5
3	10



SR 249



Via Vittorio Emanuele (tratto 2)



Via Ponte Visconteo



SR249 (via Pastrengo) Salionze



Via V. Emanuele II – Tratto 2



Via Mazzini



PARTE 3 – PROGETTAZIONE, COMPUTO INTERVENTI, ATTUAZIONE E MONITORAGGIO



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

Gli interventi previsti nel PEBA sono stati definiti con un'analisi multi-criteriale¹ che fa riferimento ai criteri dell'accessibilità, dell'orientamento-visibilità, della sicurezza e del comfort. In ambito urbano, l'operazione preliminare consiste nell'individuazione dei percorsi pedonali presenti in un determinato tratto stradale; il percorso non necessariamente corrisponde al marciapiede ma può anche essere costituito dalla banchina stradale.

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

- Il grado di accessibilità per le persone con disabilità.
- Le condizioni di sicurezza, orientamento e comfort per tutti i pedoni.
- L'identificazione pedonale del percorso.

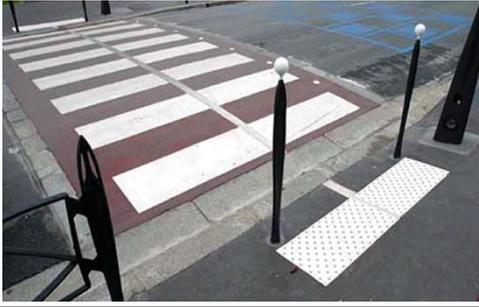
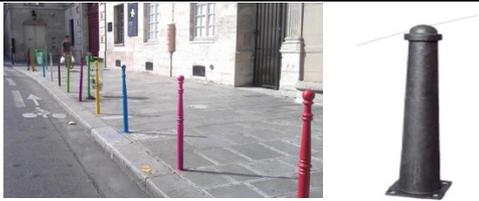
<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
__A__ ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente per un disabile motorio?	Rendere complanare il percorso.	raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso.
__B__ ORIENTAMENTO IDENTIFICAZIONE VISIBILITA'	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi?	Tracciare il percorso e fornire indicazioni sulla direzione e/o sulle interferenze presenti.	Segnaletica orizzontale e verticale; colorazione asfalto; pav. podotattile; illuminazione.
__C__ SICUREZZA	il percorso è sicuro per i pedoni?	Separare il percorso dalla carreggiata o limitare la velocità degli automezzi per consentire l'uso pedonale della carreggiata.	Segnaletica, separazione corsie con paletti o cordoli, interventi di moderazione traffico: restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.; Illuminazione.
__D__ COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile dai pedoni?	Qualificare il percorso o uno spazio urbano con ridimensionamenti carreggiate, pavimentazioni, arredi.	Collocazione panchine, posa corrimano, nuova pavimentazione, interventi di moderazione traffico (v. sicurezza), allargamento marciapiede (v. accessibilità).

¹ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando la disponibilità economica dell'ente e le priorità.

1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

<i>dispositivo / elemento</i>	<i>Immagine/ note</i>			
SEGNALETICA ORIZZONTALE	 <p style="text-align: right;"><i>Strisce bianche o gialle. Zebraature. Sagome pedone.</i></p>			
ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo "Street Print")				
ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"	 <p style="text-align: right;"><i>Colorati o LED Collocazione trasversale con velocità <50 kmh</i></p>			
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	<div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div data-bbox="448 1290 655 1323"><i>percorso pedonale</i></div> <div data-bbox="703 1290 911 1323"><i>fermata scuolabus</i></div> <div data-bbox="967 1290 1086 1323"><i>attenzione</i></div> <div data-bbox="1206 1290 1310 1323"><i>pericolo</i></div> </div> 			
SEGNALI TATTILOPLANTARI	 <p style="text-align: right;"><i>Foto: attraversamento con paletti che concorrono all'identificazione e alla delimitazione dell'area di attestamento</i></p>			

<p>PALETTI PARAPEDONALI qualificazione attraversamento pedonale</p>		<p><i>il pomello colorato facilita la percezione da parte delle persone ipovedenti</i></p>
<p>PALETTI PARAPEDONALI delimitazione percorso</p>		<p><i>Paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico</i></p>
<p>CORDOLI separazione corsie</p>		<p><i>In calcestruzzo o in PVC</i></p>
<p>PAVIMENTAZIONE betonelle o porfido</p>		<p><i>Nota: la pavimentazione stradale in masselli concorre a limitare la velocità degli automezzi</i></p>
<p>ATTRAVERSAMENTI RIALZATI</p>		<p><i>Intervento da realizzare con apposita progettazione per verificare le condizioni del contesto</i></p>

1.2. Tipologia interventi

Solitamente sono previsti interventi puntuali sull'esistente tali da consentire un'economia della spesa e un'esecuzione in tempi brevi, in alternativa a interventi estesi di riqualificazione della carreggiata o la realizzazione ad esempio di nuovi marciapiedi rialzati. Gli interventi puntuali prevedono generalmente interventi di manutenzione puntuale, la rimozione di scalini, dislivelli o di arredi fissi, il rafforzamento della segnaletica verticale e orizzontale per i pedoni, la realizzazione di corsie pedonali protette, con la colorazione dell'asfalto e l'installazione di paletti o transenne parapetonali, o ancora il miglioramento degli attraversamenti pedonali e



l'introduzione di limiti di velocità. Infine la rimozione di alcune soste collocate lungo le strade rappresenta una soluzione di immediata fattibilità per qualificare gli ambiti pedonali e migliorare la visibilità degli attraversamenti pedonali.

Si descrivono di seguito nove “interventi tipo” di eliminazione barriere architettoniche tra i più frequenti in ambito urbano, finalizzati alla realizzazione del Pediplan.

1 Manutenzione della pavimentazione sconnessa

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

Intervento: rifacimento del tappeto d'usura (in asfalto o cemento) o ricollocazione degli elementi sconnessi (es. betonelle o cubetti porfido).

2 Realizzazione segnaletica orizzontale nelle intersezioni stradali e nei passi carrai

Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai o di incroci trasversali con altre vie che intercettano il percorso, può accadere che il marciapiede si interrompa (presenza con dislivello o assenza improvvisa della linea guida rappresentata dal bordo del marciapiede).

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

3 Allargamento marciapiede

Descrizione: nei centri storici si può riscontrare il caso in cui la strada sia stretta e i marciapiedi su entrambi i lati della strada abbiano una larghezza insufficiente <90cm; in tali casi si propone di intervenire su un solo lato della via e/o di rallentare la velocità delle auto per un uso condiviso della strada.

Intervento: restringimento carreggiata stradale² e allargamento corsia pedonale (eventualmente con eliminazione stalli parcheggi).

4 Separazione del percorso pedonale

Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi in cui il percorso pedonale avviene nella banchina stradale, o nei casi di piste promiscuo ciclopedonali.

Intervento: separazione dalla carreggiata con segnaletica orizzontale (colorazione asfalto, strisce, dispositivi retroriflettenti “occhi di gatto”); installazione cordoli e/o transenne-paletti para pedonali, interventi di “moderazione del traffico”. Per la separazione dei flussi fra ciclisti e pedoni, l'intervento (necessario almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale) consiste nella realizzazione della striscia orizzontale.

5 Realizzazione marciapiedi

Descrizione: strade prive di marciapiedi.

Intervento: realizzazione di marciapiede (a raso o sopraelevato, a seconda delle condizioni di contesto) in betonelle; in alternativa alla posa di masselli (porfido o betonelle), un intervento economico e di veloce cantierizzazione, è la colorazione dell'asfalto con tecnica tipo “street-print” che riproduce il motivo “mattoncino” e con la eventuale installazione di paletti o cordoli per la ulteriore delimitazione delle corsie.

6 Regolarizzazione pendenze

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

Intervento: rifacimento pavimentazione con attenuazione dossi.

² 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

Descrizione: miglioramento della fruibilità, sicurezza e accessibilità del percorso pedonale nei punti critici rappresentati dalle zone di interferenza con gli autoveicoli.

Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare, installazione di paletti para pedonali, “accorciamento” della lunghezza dell’attraversamento con avanzamento delle zone di attestamento ‘pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata; rialzo dell’attraversamento pedonale³.

8 Nuovi attraversamenti pedonali o soppressione di attraversamenti pedonali collocati male

Descrizione: da realizzare per dare continuità ai percorsi, laddove un lato della strada non sia accessibile e sia necessario cambiare lato stradale per percorrere la via.

Intervento: realizzazione attraversamento con zebraure (ev. colorazione pav. tipo “street-print”), cartelli segnaletici, segnali podotattili e paletti parapetonali oppure realizzazione piattaforme rialzate.

Soppressione di specifici attraversamenti considerati pericolosi per i pedoni.

9 Realizzazione Z30 o Z20

Descrizione: con assenza di percorsi pedonali nella carreggiata (parcheggi, lottizzazione, vie strette, strade rurali), insicuri a causa della percorrenza degli automezzi, in aree ad alta frequentazione, è opportuno intervenire con azioni di moderazione del traffico che favoriscano un diverso uso della carreggiata, in cui l’utenza più debole abbia la priorità sugli automezzi.

Intervento: installazione segnaletica, opere sulla sede stradale (restringimento carreggiata, installazione dossi/rallentatori, allargamento puntuale marciapiedi.) Collocazione elementi di arredo e arredo verde (aiuole, siepe, alberature, ecc); tali interventi richiedono una apposita progettazione per valutare le condizioni di contesto e il coinvolgimento dei residenti.

1.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili

Uno spazio urbano comprende l'insieme degli elementi fissi (geometria stradale 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 comprensibile della situazione e del contesto;
- la natura del percorso, gli usi e le pratiche, i movimenti possibili o non possibili;
- il comportamento da adoperare o che gli altri utenti si aspettano da lui, riguardo alla velocità, alla traiettoria, alla perdita di priorità, ecc.;
- il comportamento che gli altri adoperano.

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

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

³ L'intervento deve essere integrato da apposita progettazione che valuti le condizioni del contesto.



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

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

Riferimenti visivi e contrasto cromatico: per le persone con una forte riduzione della vista sarà opportuno garantire dei riferimenti visivi che contrastino con l'intorno; nei pannelli segnaletici utilizzando caratteri visibili (“large print”) ed a rilievo o usando negli spazi pubblici delle pavimentazioni bicromatiche.

Integrazione di guide artificiali: è opportuno realizzare una pavimentazione differenziata (v. percorsi tattili o Loges VET⁴), installare avvisatori acustici per l'orientamento e la segnalazione di fonti di pericolo (v. impianti semaforici/avvisatore acustico), collocare mappe tattili di rappresentazione dei luoghi⁵ con scritte in braille, touch screen con audio. Da evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

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

Segnali e percorsi «tattili» o tattili vocali: la segnaletica tattilo-plantare, o podotattile, a seconda del contesto in cui si interviene, va realizzata con pavimentazioni in rilievo costituite da piastrelle in gres, o da bande adesive in gomma, o in pietra naturale e con diversi cromatismi, con lo scopo di ottenere un forte contrasto per facilitare la loro visibilità. Le strisce tattili, messe per terra, potranno essere individuabili da un non vedente con il bastone. Per la scelta dei colori, dei materiali e la tipologia del sistema vanno presi in considerazione il contesto, i vincoli, l'aspetto estetico e la fruibilità dell'intervento da posizionare solitamente in corrispondenza di un passaggio o attraversamento pedonale, davanti a un ostacolo o per indicare una fonte di pericolo, all'altezza dei bancomat, della posta, del municipio, di edifici importanti o di una fermata di trasporto.

PERCORSI TATTILOPLANTARI

Il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, l'utilizzo del bastone bianco e del contrasto cromatico tra il percorso ed il resto della pavimentazione. I muretti o i cordoli delle piste sono delle guide “naturali”, il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico parallelo. Il bastone bianco viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza 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 degli attraversamenti pedonali o dell'ingresso a specifici luoghi

⁴ Sistema tattilo vocale.

⁵ www.mobilitaautonoma.org



pubblici. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile per cui è necessario fornire un'indicazione con l'apposito segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada, in quanto potrebbe non accorgersi di trovarsi sulla carreggiata in mezzo al traffico. Per questi casi ed altri ancora, si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

- "direzione rettilinea" (superficie con righe in rilievo), utilizzato in modo da essere intercettato in prossimità degli attraversamenti pedonali e della fermata autobus.
- "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" (superficie con bolle in rilievo), utilizzato negli attraversamenti pedonali, in prossimità dell'area di sosta autobus, e nell'area di attraversamento onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale o ad interferire con le biciclette.

Loges Vet evolution

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

Orientamento delle persone sorde-mute

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

Tutte le informazioni sonore andrebbero ritradotte in informazioni visive (segnali di allarme, display digitale nelle fermate e mezzi di trasporto) e viceversa le informazioni visive andrebbero ritradotte in informazioni sonore o tattili. Si rivela utile inserire nei luoghi di passaggio pedonale molto trafficati l'uso di ausili visivi tecnologici per facilitare la lettura ad un'ampia utenza: segnali luminosi (avvisatori), dispositivi di emergenza, indicatori visivi, monitor o semafori che integrano la segnalazione visiva.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

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

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 andrebbe usato in ambienti specifici come ad es. i parchi giochi, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole, i parchi, l'anagrafe, ecc.



Orientamento per le persone ipo vedenti e non vedenti⁶

Negli attraversamenti pedonali solitamente le linee guida naturali costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida “tattilopiantari o tattilopiantari e vocali” in grado di migliorare l’accessibilità per le persone con deficit visivo. Generalmente negli attraversamenti viene usato il “codice di arresto-pericolo” (pavimento a bolle) sull’intera larghezza della zona di attestamento e il “codice a rilievo” (pavimento a righe) nel marciapiede, in corrispondenza della prosecuzione trasversale della zona di attestamento.

Interventi previsti a Valeggio nel centro ed a Salionze per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti

Il piano prevede la posa di segnali tattili negli attraversamenti delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei monumenti, dei servizi pubblici, dei parchi urbani, delle piazze/piazzali e delle fermate di autobus. Lo scopo è migliorare l’orientamento nei luoghi più frequentati, secondo alcune priorità evidenziate e le indicazioni emerse.

Attraversamenti prioritari per la posa di segnali tattilo-plantari⁷

Via Roma	Piazza Vittorio Veneto	Via Marconi	Via Murari-Piazza Vittorio Veneto
Piazzale Repubblica	Via San Rocco	Via Circonvallazione	Via Pontieri
Via Papa Giovanni XXIII	Via Don Bosco	Via Cavour/Murari	Via Don Minzoni/ Papa Giovanni XXIII
Via Baden Powell	Via Maffei/Murari	Piazza Garibaldi	Via Gottardi/Via Beltrame
Via Cavalieri del Lavoro	Area centrale a Salionze fra il cimitero/la farmacia e la scuola		

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

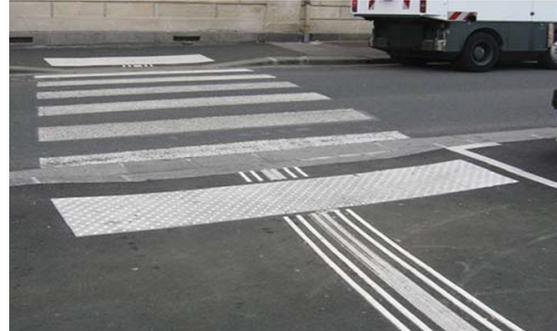
Cogliendo la vocazione turistica di Borghetto e Salionze, l’inserimento nei siti d’interesse raggiungibili di alcuni totem touch screen con audio, potrebbe rivelarsi uno strumento adatto per fornire indicazioni anche alle persone ipo/non vedenti.

⁶ 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 del 3 aprile 2001 introduce una nuova classificazione per le minorazioni visive: vengono definite 3 classi.

⁷ Alcune richieste sono state indicate da un non vedente residente a Valeggio.



Es. di attraversamento pedonale con marciapiede a raso e contrasto cromatico come linea guida



Es. di zona di attestamento con strisce tattili bianche e paletti

1.4. Marciapiedi e pavimentazioni

Allargamento marciapiedi

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") indicano la larghezza minima dei marciapiedi a mt 1.50 compatibile con gli spostamenti pedonali effettuati con accompagnatore (ad es. bambini, anziani o disabili) o con un carrello della spesa o 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.

Regolarizzazione pavimento sconnesso

Una superficie regolare, uniforme e priva di dislivelli agevola la percorrenza di carrozzine e passeggini e la percorribilità da parte delle persone ipo o non vedenti. Frequentemente i



problemi di sordità vengono associati a problemi di equilibrio, per cui vanno privilegiate le pavimentazioni prive di salti di livello con superficie regolare.

Vie rilevanti con superficie irregolare a Valeggio sul Mincio

Via Circonvallazione	Via San Giovanni del Bosco
Via Giovanni XXIII	

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

I percorsi pedonali pavimentati con acciottolato o lastre in pietra, usati solitamente in contesti storici, risultano poco percorribili a causa delle sconnessioni o della rottura delle lastre e rappresentano una fonte di pericolo per una persona in carrozzina (V. attorno alla chiesa, o la pavimentazione sconnessa in piazza Carlo Alberto e nelle vie adiacenti). Dal punto di vista progettuale si dovrebbe prevedere l'uso di tale materiale solo come bordo dei percorsi; è sconsigliabile l'impiego di pavimentazioni in pietra liscia a causa della loro scivolosità⁸.

Nuova pavimentazione con masselli in calcestruzzo o pietra naturale

Per migliorare l'accessibilità e la sicurezza stradale una soluzione efficace e consigliata per qualificare l'ambito dei centri storici e piazzali/aree importanti (Repubblica, Vittorio Veneto, San Rocco, ingresso Murari da Cavour, intersezione San Rocco/Maffei), è rappresentata dalla pavimentazione in masselli. Tale intervento prevede l'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada⁹. Poiché ciò richiede apposita progettazione e costi rilevanti rispetto ad altri tipo d'intervento¹⁰, la pavimentazione può essere realizzata puntualmente in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali in modo tale da conferire continuità al percorso pedonale.

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

In altri contesti (strada rettilinea e/o stretta, scarsa visibilità, traffico veicolare sostenuto, ecc.), gli interventi di pavimentazione vanno abbinati a misure per ridurre la velocità degli automobilisti (ad es. da applicare su via Cavour dopo asfaltatura).

⁸ Gli anziani in particolare sono soggetto a problemi di equilibrio in corrispondenza di pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso.

⁹ 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 maggiore attenzione nei confronti dell'ambiente e dei pedoni.

¹⁰ Per evidenziare l'ambito pedonale può essere prevista la colorazione della pavimentazione, una alternativa economica e di immediata realizzazione rispetto alla pavimentazione in masselli.



1.5. Attraversamenti pedonali

E' sempre in corrispondenza degli attraversamenti pedonali che si verifica una quota consistente degli incidenti che coinvolgono dei pedoni (tra il 25 % ed il 30% degli incidenti).¹¹

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

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

Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) e di attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti di una lunghezza eccessiva (V. via Don Bosco, Piazzale Repubblica) costituiscono degli ostacoli per gli spostamenti pedonali in sicurezza.

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

DEFINIZIONE E PRESCRIZIONI DI NORMA

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

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

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

Il loro scopo è quello di "raggruppare" i pedoni in luoghi riconoscibili da parte del guidatore il quale deve dare la precedenza al pedone in procinto di attraversare la strada. Gli attraversamenti pedonali possono essere considerati un sistema per ridurre la velocità dei veicoli, sia con la segnaletica che attiva l'attenzione dell'automobilista, sia con la eventuale

¹¹ Cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito degli EuroTEST, programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada, con la partecipazione di 17 paesi europei.



messa in opera di elementi fisici sulla carreggiata (es. il restringimento della carreggiata e/o il rialzo della sede stradale che funge da dosso artificiale). Un attraversamento stradale può inoltre essere composto da altri elementi in base alle condizioni di sicurezza che si vogliono conseguire, in rapporto alle condizioni di traffico veicolare della strada e al contesto attraversato.

Illuminazione

Per migliorare la visibilità notturna è prevista l'illuminazione dell'attraversamento con appositi punti luce (LED); inoltre può essere prevista una apposita segnaletica con luci lampeggianti.

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

La larghezza delle strisce non deve essere inferiore a 2,50 m.

Le zebrature possono essere realizzate con diverse modalità:

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

Oltre alle zebrature anche la **pavimentazione** concorre a definire la visibilità e la sicurezza dell'attraversamento:

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

RIDUZIONE LUNGHEZZA

Per le persone disabili, un bambino o un anziano, un attraversamento stradale di oltre 6 metri (e anche meno) può rappresentare un percorso impegnativo. Poiché la normativa non regola questo aspetto, sarà il tecnico a valutare i possibili interventi per migliorare la percorribilità e la sicurezza di tale percorso stradale. Nelle strade larghe e con traffico veicolare elevato, la sicurezza può essere migliorata riducendo l'attraversamento:

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

- realizzando una "**zona di attestamento**" leggermente avanzata all'inizio dell'attraversamento, con una pavimentazione diversa e la delimitazione dell'area con paletti para-pedonali e segnali podo-tattili; 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

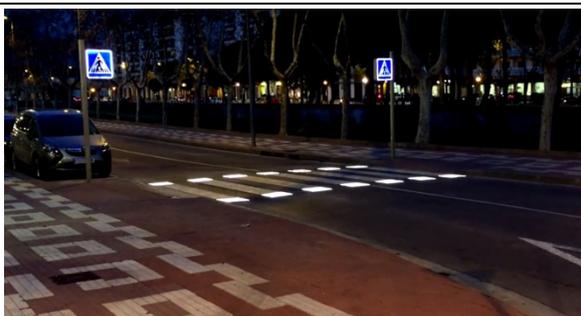
SOPRAELEVAZIONE

L'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento pedonale è consigliato nelle zone molto frequentate (scuole, centro storico, zone residenziali). L'intervento va preceduto da una valutazione del contesto, considerando il disagio che la piattaforma può generare per i passeggeri di autobus o per i mezzi di soccorso (ambulanza, pompieri).

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

DIFFERENZIAMENTO CROMATICO E ILLUMINAZIONE

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



illuminazione "smart" (Spagna)



illuminazione perimetrata

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

INTERVENTO DI SEMAFORIZZAZIONE

Gli attraversamenti semaforizzati devono essere attrezzati con i seguenti dispositivi:

- Segnale sonoro intermittente, che indica ai pedoni e alle persone non vedenti la precedenza dell'attraversamento stradale.



- Display con numerazione count-down, che indica ai pedoni, agli anziani e agli audiolesi il tempo necessario per l'attraversamento stradale. Utile anche per gli attraversamenti lunghi.
- Percorso podotattile.

INSTALLAZIONE DI PALETTI (O TRANSENNE) PARAPEDONALI

La funzione del paletto para-pedonale è molteplice:

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

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

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

Una possibile criticità nella messa in opera del paletto a fianco della carreggiata risulta nel rischio di abbattimento da parte degli automezzi. Per evitare il danneggiamento dei paletti si propongono alcune soluzioni:

- accompagnare la messa in opera con misure per la moderazione del traffico;
- evidenziare l'elemento con inserti catarifrangenti e verificare l'adeguata illuminazione dell'area;
- allontanare l'elemento dalla carreggiata.

1.6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico

Il parametro "sicurezza" rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili e fruibili gli spazi pubblici poiché favorisce la mobilità e l'autonomia delle persone.

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

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

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

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

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

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

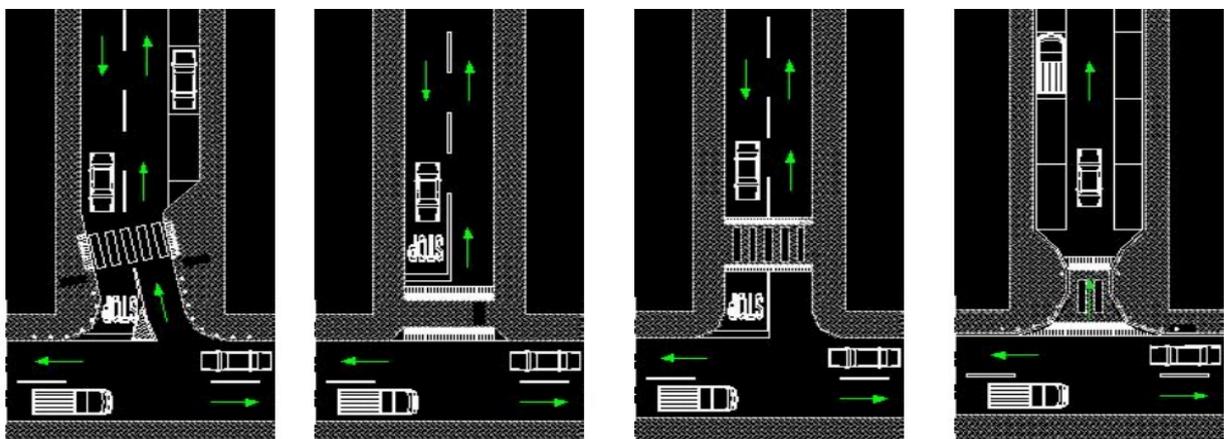
Tale documento rileva che **il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica**. È sottolineato che i bambini, gli anziani e i disabili hanno diritto a che la città rappresenti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

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

ISOLE AMBIENTALI E Z30

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

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

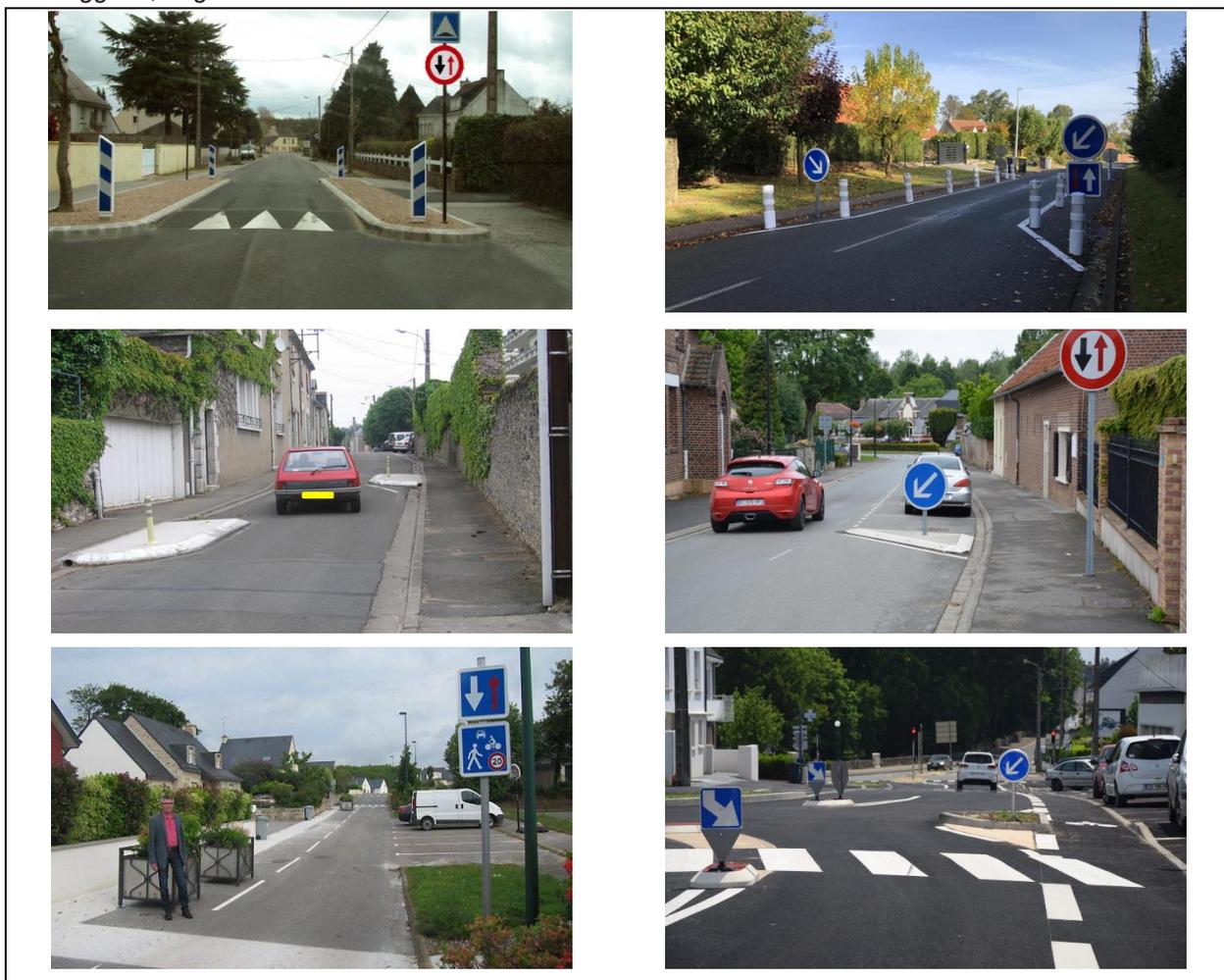


Si segnala che la sola collocazione della segnaletica verticale risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30, e che l'efficacia dell'intervento viene garantita con la chiara identificazione dei "varchi d'ingresso" e di uscita di tali aree, con opere di rialzo della pavimentazione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

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

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

Esempi di interventi di trattamento degli ingressi/vie rettilinee di accesso: chicane, restringimenti carreggiata, segnaletica.





Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

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

Le zone 30 (*calm traffic*)

Sono indicate in prossimità di scuole e asili, ma anche nei quartieri residenziali. Le zone 30 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, entro le quali la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) prevale e in cui si vogliono evitare flussi di attraversamento.

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

Woonerf ovvero spazio condiviso

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

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

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

La realizzazione delle Z3 o Z20 va sostenuta da una campagna informativa e di sensibilizzazione per accrescere l'efficacia delle misure adottate e per prevenire eventuali incidenti. Dato che lo svolgimento di un dibattito pubblico e di una campagna di comunicazione possono facilitare il rispetto di tali zone, un apposito percorso di progettazione partecipata consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti.

L'installazione di elementi per la moderazione del traffico andrebbe seguita da controlli per accertarne l'efficacia ed eventualmente prevedere alcuni "aggiustamenti" per contestualizzare l'intervento.

MISURE PER IL CONTROLLO DELLA VELOCITA' PER LE ZONE 30 o previste Z20

Installazione segnaletica verticale e orizzontale.	Informazione e sensibilizzazione con progettazione partecipata. Svolgimento di una specifica campagna di comunicazione e di una segnalazione capillare.
Installazione di rallentatori (chicane, dossi, restringimento carreggiata).	Controllo e perizia tecnica il primo anno.
Installazione elementi di arredo	Soppressione di attraversamenti pedonali previo studio della mobilità



urbano.	nelle zone residenziali a senso unico.
---------	--

ISTITUZIONE O MIGLIORAMENTO DI “ZONE 30” O “ZONE 20” A VALEGGIO, NELLE AREE SCOLASTICHE E NELLE PIAZZE: MIGLIORARE LA SICUREZZA¹²

Limitare la velocità a 20 Km/h nelle aree residenziali strette con marciapiedi a raso nell'area storica risulta una misura necessaria per la messa in sicurezza dei pedoni e la delicatezza della pavimentazione.

¹² V. mappatura accessibilità delle aree esterne delle scuole.

2. Quantificazione interventi

2.1. Prezzario

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

Il prezzario del PEBA è articolato in cinque macro-categorie: A) elementi di raccordo, B) pavimentazioni, C) segnaletica, E) altro, F) interventi negli edifici

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

Il costo degli interventi è riferito alla fornitura e messa in opera ed ha valore di massima. Il costo finale dell'intervento andrà articolato predisponendo un quadro economico che includa il costo dell'IVA al 4% di oneri tecnici e organizzativi (v. paragrafo successivo).

<i>rif.</i>	<i>COD. PEBA</i>	<i>Descrizione</i>	<i>u.m.</i>	<i>Euro</i>
	A	ELEMENTI DI RACCORDO		
analisi	A1	SCIVOLO IN CLS TIPO A PER RACCORDO MARCIAPIEDE	n	720,00
analisi	A2	SCIVOLO IN CLS TIPO B PER RACCORDO MARCIAPIEDE		1.000,00
analisi	A3	RACCORDO H3~4 CM CON RICARICA ASFALTO	n	123,00
analisi	A4	RACCORDO H5~6 CM CON RICARICA ASFALTO	n	236,00
	B	PAVIMENTAZIONI PEDONALI		
RV	B1	VIALE PEDONALE PAVIMENTATO IN BETONELLE parametrico	mq	83,00
RV	B2	TAGLIO ASFALTO (fino a 5 cm)	m	3,70
RV	B3	FRESATURA A FREDDO PER SUCCESSIVA ASFALTATURA	mq	4,80
RV	B4	STRATO DI USURA IN ASFALTO h 30 mm PER MARCIAPIEDI	mq	6,90
RV	B5	ASFALTATURA H5 cm conglomerato tipo B	mq	16,00
	B5c	CONGLOMERATO BITUMINOSO PER RICARICHE	mq	162,00
RV	B6	RIMOZIONE PUNTUALE ASFALTO PER REALIZZAZ. MARCIAPIEDE	mq	6,00
analisi	B7	ALLARGAMENTO +1,0 m MARCIAPIEDE IN BETONELLE	m	120,00
RV	B8	NUOVO MARCIAPIEDE IN BETONELLE	mq	54,00
RV	B9	RIPRISTINO DI PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO	mq	47,00
RV	B10	NUOVA PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO CM 8-10	mq	108,00
analisi	B11	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO 4,5 x 6,5m	n	2.600,00
analisi	B12	SIGILLATURA FUGHE DI PAV. IN CUBETTI PORFIDO	mq	14,00
RV	B13	DEM. PAVIMENT. ESTERNE, MARCIAPIEDI ESISTENTI, ACCESSI CARRAI	mq	27,50
	C	SEGNALETICA E IDENTIFICAZIONE PERCORSI		
prezzari	C1	PALETTO DISSUASORE PARAPEDONALE IN ACCIAIO	n	100,00
prezzari	C1.2	PARACARRO LEGGERO	n	200,00
prezzari	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. RETTORIFLETTE (OCCHI DI GATTO)	n	13,00



RV	C12	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" con zebraure	mq	40,00
RV	C12b	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" motivo mattoncino	mq	25,00
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 SU ENTRAMBI I LATI CON CORDOLI IN PVC	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	E5	CORRIMANO IN ALLUMINIO PER ESTERNI	m	120,00
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 H17 CM X140X110 CM	n	400,00
prezzari	E9	SEGGIOLINO RIBALTABILE PER DOCCIA	n	130,00
prezzari	E10	MANIGLIONE PER SERVIZIO IGIENICO	n	120,00
prezzari	E11	LAVABO SOSPEO ERGONOMICO CON RUBINETTERIA	n	190,00
prezzari	E12	STRISCE ADESIVE ANTISCIVOLO	m	4,00

2.2. Computo interventi e quadro economico

Il computo degli interventi di eliminazione barriere architettoniche con le opere contabilizzate nelle relative schede d'intervento, ammonta a Euro 209.371,15 per gli spazi urbani, e a Euro 133.914,00 per gli edifici comunali.

SPAZI URBANI

Centro storico	INT01	VIA S.ROCCO e VIA MARCONI	€	16.315,50
Centro storico	INT02	VIA MURARI	€	5.038,50
Centro storico	INT03	CIRCONV. MAFFEI	€	6.410,00
Centro storico	INT04	VIA PAPA GIOVANNI e VIA POWELL	€	9.493,25
Centro storico	INT05	PIAZZA CARLO ALBERTO	€	8.712,00
Centro storico	INT06	VIA FORONI e VIA CASTELLO	€	5.646,00
Centro storico	INT07	P.ZZA S.ROCCO e VIA IV NOVEMBRE	€	5.631,00
Centro storico	INT08	PIAZZE GARIBALDI E V.VENETO	€	8.044,00



Centro storico	INT09	VIA BASTIA	€ 1.988,00
Centro storico	INT10	CIRCONVALAZIONE SUD	€ 4.501,00
Capoluogo	INT 11	VIA MAZZINI	€ 3.737,00
Capoluogo	INT 12	VIA MURARI	€ 6.488,00
Capoluogo	INT 13	VIA DEI PONTIERI	€ 66.703,00
Capoluogo	INT 14	AREA VERDE VIA PONTIERI	€ 3.353,00
Capoluogo	INT 15	VIA PAPA GIOVANNI XXIII	€ 15.397,80
Capoluogo	INT 16	VIA S. GIOVANNI BOSCO	€ 13.855,60
Capoluogo	INT 17	VIA CADUTI DEL LAVORO	€ 13.785,00
Borghetto	INT 18	VIA RAFFAELLO - BORGHETTO	€ 2.700,00
Salionze	INT 19	VIA TRENTO - SALIONZE	€ 11.572,50
			€ 209.371,15

EDIFICI COMUNALI

Centro storico	E01	Municipio	€ 8.966,00
Centro storico	E02	Scuola materna e nido	€ 360,00
Centro storico	E03	Scuola elementare Collodi	€ 1.540,00
Centro storico	E04	Scuola media+ palestra	€ 1.718,00
Centro storico	E05	Bocciodromo comunale	€ -
Centro storico	E06	Casa di riposo Ex Ospedale	€ 490,00
Centro storico	E07	Sala civica Palazzo Guarienti	€ 476,00
Centro storico	E08	Bar tennis coperto	€ 8.540,00
Capoluogo	E09	Cimitero Valeggio	€ 14.780,00
Capoluogo	E10	Palazzetto sport	€ 3.390,00
Capoluogo	E11	Campi sportivi	€ 1.310,00
Capoluogo	E12	Polizia Municipale	€ 1.088,00
Vanoni	E13	Asilo nido	€ 6.240,00
Vanoni	E14	Ex scuola centro associativo	€ 2.060,00
Borghetto	E15	Cimitero Borghetto	€ 7.075,00
Borghetto	E16	Ex scuola- centro estivo	€ 2.540,00



Salionze	E17	Scuola Materna	€ -
Salionze	E18	Ex scuola- farmacia-palestra	€ 27.000,00
Salionze	E19	Centro sportivo	€ 2.490,00
Salionze	E20	Cimitero Salionze	€ 11.225,00
Fontanello	E21	Scuola Materna	€ 10.150,00
S.Lucia	E22	Ex scuola S. Lucia	€ 13.950,00
S.Lucia	E23	Cimitero S. Lucia	€ 7.806,00
Fogato	E24	Ecocentro	€ 720,00
			€ 133.914,00

INTERVENTI FORFAIT

Oltre al computo analitico si individuano alcuni interventi settoriali con importi forfettari:

- Euro 15.000 per realizzare interventi migliorativi di accessibilità e messa in sicurezza delle zone 30 esistenti o per creare nuove zone 30/20 (moderazione del traffico).
- Euro 12.000 per migliorare l'accessibilità, l'orientamento ed il confort delle fermate ATV.
- Euro 10.000 per finanziare gli esercenti che intendono installare una pedana scivolo in metallo nell'ingresso del loro negozio o bar-ristorante.
- Euro 10.000 per le azioni di accompagnamento.

2.3. Quadro economico

Ipotizzando l'attuazione del PEBA con unico appalto, si prevede il seguente quadro economico.

A	LAVORI A BASE D'ASTA	
A1	Importo e.b.a. EDIFICI	€ 133.914,00
A2	Importo e.b.a. SPAZI PUBBLICI	€ 209.371,15
A3	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso (prev. 1,5%)	€ 5.149,28
TOTALE LAVORI A BASE D'ASTA		€ 348.434,43
B	SOMME A DISPOSIZIONE	
B1	Interventi per fermate TPL+orientamento - forfait	€ 12.000,00
B2	Acquisto pedane-scivolo per attività commerciali- forfait	€ 10.000,00
B3	Interventi per le Z30 - forfait	€ 15.000,00
B4	Progetto, DLL, CSP, CSE (prev. 8% su A)	€ 27.874,75
B5	IVA 22% su B3+B4	€ 9.432,45
B6	IVA AGEVOLATA 4% su A+B1+B3 (v. DPR 633/1972, punto 41ter Tab.A parte II)	€ 14.817,38
B7	Costi imprevisti e arrotondamenti	€ 2.441,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 91.565,58
A+B	COSTO TOTALE DELL'OPERA	€ 440.000,00

3. Attuazione interventi e monitoraggio

3.1. Programmazione e risorse

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

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

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al capitolo spesa "Lavori pubblici e manutenzioni", ma ad esso si possono affiancare altri comparti di spesa, come ad esempio il "trasporto dedicato", la "mobilità" e la "educazione e formazione" (v. cap. 3.3. "Azioni di supporto e accompagnamento").

La seguente tabella indica in via preventiva le risorse finanziarie comunali da destinare nel quinquennio 2020-2024 per interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

ANNO	A <i>proventi previsti dal DGR 16/3007 (10% del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica)</i>	B <i>importo per specifici interventi attuativi</i>	C <i>Interventi di segnaletica stradale</i>	SOMMA
2020	Euro...	Euro...	Euro...	Euro
2021	Euro...	Euro...	Euro...	Euro
2022	Euro...	Euro...	Euro...	Euro
2023	Euro...	Euro...	Euro...	Euro...
2024	Euro...	Euro...	Euro...	Euro...

- A) Importo percentuale variabile sulla base delle entrate indicate.
- B) importo variabile, definito annualmente sulla base dei progetti attuativi approvati riconducibili a interventi per "miglioramento accessibilità e superamento delle barriere architettoniche".
- C) Quota parte dell'importo stanziato annualmente per segnaletica stradale,

Pertanto in via preventiva, le risorse finanziarie disponibili per l'attuazione del PEBA negli anni 2020-2024 risultano essere di Euro _____, con una spesa media annua di ca. Euro _____.

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

Soggetti coinvolti

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

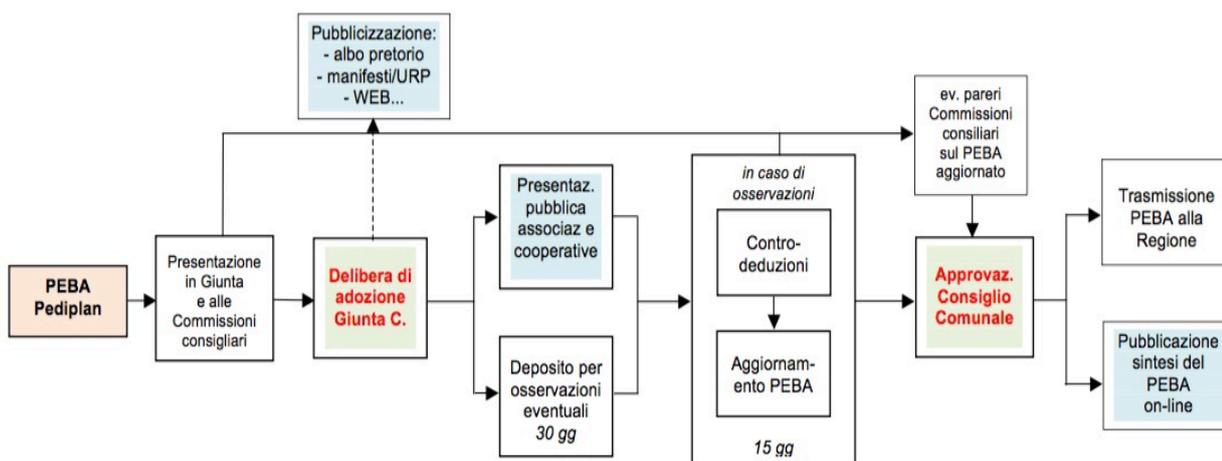
Per l'attuazione del PEBA, la Direzione lavori pubblici può eventualmente coinvolgere altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Turismo e commercio, Cultura, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. per intervenire nelle fermate TPL) con attività di coordinamento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

MODALITÀ D'INTERVENTO EBA

Tipo d'intervento	Modalità d'avvio	Ditta esecutrice	Controllo lavori
Manutenzione ordinaria	Procedura interna uff. LL.PP.	da selezionare	Uff. LLPP, Vigili municipali
Manutenzione straordinaria o opere strutturali	Progettazione, gara, affidamento	Impresa esterna selezionate con le modalità previste dalla norma (V. Codice appalti pubblici)	DLL, RUP

3.2. Attuazione e governance

Fig. Diagramma delle fasi di approvazione del PEBA¹³



¹³ Le fasi indicate fanno riferimento ad un capoluogo del Veneto con popolazione di oltre 100.000 abitanti. Per i comuni più piccoli le fasi ed i tempi vanno adeguati in modo di semplificare l'iter d'approvazione.



Referenti per l'attuazione

Ente coinvolto	Attività-azione richiesta
Comune - settore Lavori Pubblici – testimoni privilegiati (disabili)	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle vie. Progettazione ed esecuzione degli interventi se necessario coinvolgendo alcune persone disabili.
Comune - settore Viabilità	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli.
Comune - settore Attività Commerciali	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro dei percorsi pedonali.
Comune - Polizia Municipale	Controllare gli interventi di rifacimento segnaletica orizzontale e verticale e degli stalli di sosta riservata. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile; fare rispettare i divieti.
Comune - scuola guida. settore Cultura, Scuole, Associazioni	Implementare il Pedibus, promuovere il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare azioni di sensibilizzazione ed educazione all'inclusione sociale ed alla sicurezza stradale (assieme alle Cooperative-Associazioni e alle Scuole).
Azienda trasporto pubblico (assieme al Comune settore Lavori Pubblici)	Trasporto pubblico: messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus; ricollocazione o messa in sicurezza di fermate troppo esposte sulla strada; garantire autobus extraurbani accessibili.
ENEL	Ricollocazione pali della luce.
Ambiente Servizi (raccolta rifiuti)	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura.
Comune – gestori e proprietari di esercizi commerciali – Associazione commercianti -Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Avviare un percorso collaborativa per migliorare l'accessibilità degli esercizi commerciali e spazi aperti al pubblico. (progetto pedane). Finalità: valorizzare le zone commerciali e la loro fruibilità – V esigenze dei residenti, turisti e visitatori -.
Cittadini	Rispettare le regole di educazione stradale: limiti di velocità, parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Persone disabili e relativi associazioni + assessorati preposti per azioni specifiche	Coinvolgimento di associazioni nella realizzazione di azioni di educazione, sensibilizzazione o durante la corretta realizzazione di interventi di rimozione delle barriere architettoniche.

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

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

3.3. Azioni di supporto e accompagnamento al PEBA

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

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

- Formazione dei tecnici e degli operatori del comune che lavorano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di un seminario sulla progettazione inclusiva¹⁴ destinato anche ai tecnici locali, e alle imprese e società che intervengono negli spazi pubblici e nelle opere pubbliche (trasporto, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente interno per verificare i progetti in fase di presentazione: controlli sul Progetto d'esecuzione, controlli in corso d'opera-collaudato, e di gestione - controlli sull'affidabilità -.
- L'istruttoria tecnica dei progetti e le deliberazioni di opere pubbliche vanno accompagnate di una valutazione di un tecnico comunale preposto per le tematiche relative all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Per legge, tutti i progetti di nuova progettazione architettonica ed urbana devono integrare i concetti del design universale.
- Per gli spazi privati aperti al pubblico, che sono stati realizzati prima dell'agosto 1989, la rimozione delle b.a. non è obbligatoria a meno che non si proceda alla ristrutturazione dell'intero edificio, oppure che avvenga un cambio di destinazione d'uso. In questo caso il progettista è tenuto a presentare una dichiarazione a riguardo del superamento b.a.
- Integrazione del regolamento edilizio comunale inerente alle barriere architettoniche per l'edilizia privata e pubblica con linee guida e progettuali.

b) Realizzazione di un percorso pluri-sensoriale e inserimento di giochi inclusivi¹⁵

Individuazione di un percorso sensoriale accessibile (strutturazione ed organizzazione dell'ambiente "pluri-sensoriale"). E' Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni interessate alla questione. Il percorso andrebbe sviluppato in un partenariato con il parco Sigurtà. Il laboratorio potrebbe affrontare diverse parti del progetto in 2/3 workshop ed incontri con esperti, referenti tecnici comunali e un mediatore: orientamento-percorsi, arredo (V. cooperative presenti nel territorio comunale che operano con un'utenza disabile).

c) Evento sportivo per promuovere l'inclusione sociale dei disabili

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

¹⁴ Un seminario che può essere organizzato in ambito intercomunale.

¹⁵ Un bando della Regione Veneto è finalizzato all'acquisto di giochi inclusivi.



d) Percorso educativo alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

In previsione della realizzazione o miglioramento delle Z30 e nuove Z20, l'avvio di un programma di educazione alla mobilità sostenibile e di azioni di sensibilizzazione e comunicazione destinate agli abitanti sono auspicabili. La conformazione geomorfologica delle strade limita talvolta specifici interventi strutturali per la creazione di piste ciclopedonali o l'ampliamento dei marciapiedi preesistenti. Si tratta quindi di sensibilizzare gli abitanti-automobilisti e pedoni ad assumere nell'area storica una velocità inferiore o uguale a 30 km/h o 20Kmh e un comportamento prudente, così da agevolare la condivisione delle strade (automobilisti, pedoni, ciclisti).
I residenti di alcuni quartieri e le scuole potrebbero essere coinvolti in un percorso di progettazione partecipata.

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

Prevedere un incontro tecnico con i proprietari ed i gestori degli spazi aperti al pubblico interessati a recepire specifiche linee guida per migliorare l'accessibilità dei negozi, locali, strutture turistiche e più in generale dei luoghi e spazi sanitari aperti al pubblico.

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

Con l'obiettivo di diminuire il numero di auto sulle strade in determinati orari e pertanto migliorare la sicurezza urbana, la qualità dell'aria ed incentivare gli spostamenti pedonali.
Con l'ampliamento della rete ciclopedonale, l'avvio del ciclobus su alcuni percorsi protetti casa-scuola andrebbe studiato per 2020-21. In assenza di marciapiedi o banchine pedonali larghe, le piste ciclopedonali "progettate a regola d'arte" costituiscono un'alternativa valida per la mobilità delle persone in carrozzina. La presenza di specifiche pavimentazione poco percorribili o della strettezza e/o degrado di alcuni marciapiedi limitano gli spostamenti pedonali di un'utenza numerosa.

g) Collocazione di totem informativi interattivi con audio e touch screen nell'area storica (ad es. presso il municipio o la biblioteca) e all'ingresso di Borghetto.

La collocazione di totem audio e codice QRM scaricabile sui cellulari con il racconto audio ed in immagini della storia e sviluppo del territorio di Valeggio sul Mincio collocata ai principali siti d'interesse consentirebbe sia ai non vedenti di avere dei punti di riferimenti informativi che la possibilità ai cittadini ed agli alunni delle scuole di migliorare la conoscenza del territorio. Delle visite guidate per le persone non vedenti potrebbero essere organizzate dall'Ufficio turistico o la Proloco.

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

La navetta (servizio a chiamata e su prenotazione) sarebbe destinata alle scuole per le gite svolte con gruppi piccoli e ai residenti più anziani o disabili in occasione di specifici eventi.
E' un servizio di trasporto accessibile ed ecologico che andrebbe studiato in un più ampio progetto di mobilità sostenibile accessibile nel territorio, e che comporterebbe l'installazione di colonnine elettriche nel territorio. (V. Piano mobilità elettrica).
Per il turismo e la scoperta del territorio, quel servizio potrebbe integrarsi in un progetto vasto di mobilità sostenibile ed elettrica con i comuni limitrofi più attrattivi del Parco del Mincio e del Garda.



AZIONI INTEGRATIVE	attori	destinatari	costo presunto	durata
Percorso d'educazione all'accessibilità ed alla mobilità sostenibile "sicurezza e priorità dei pedoni". Promozione e sostegno Pedibus e Car-pooling.	Scuole, scuole guida, vigili, associazioni e cooperative, commercianti ¹⁶ , assessorato cultura-famiglie.	Alunni, neo patentati	1000 euro	Da definire e integrare con attività per la sicurezza stradale. Incontri nelle scuole e comunicazione-campagna informativa
Organizzazione evento sportivo (anche in ambito sovracomunale) per promuovere l'integrazione dei giovani disabili e dello sport per tutti.	Scuole, associazioni sportive e socio-culturali, assessorato sport e politiche sociali, comuni limitrofi, sponsor sostenitori.	Scuole, Associazioni	2000 euro	Da definire
Formazione tecnici e vigili urbani. Integrazione Regolamento edilizio comunale inerente l'accessibilità con linee guida progettuali.	Direzione lavori pubblici.	Tecnici e utilities	1500 euro	Da definire
Progettazione partecipata per la realizzazione delle Z20 o Z30	Direzione lavori pubblici, Vigili, abitanti.	Cittadinanza e/o Consiglio comunale dei ragazzi	3000 euro	V. incontri e azioni di comunicazione
Realizzazione di un percorso sensoriale e/o cognitivo accessibile.	Ass. LL.PP, Consiglio Com. Ragazzi, Ass. paraplegici, Unione ciechi; Parco Sigurtà	Cittadinanza	Da individuare	Da definire
Installazione totem informativi con display luminoso	Direzione lavori pubblici.	Turisti e cittadinanza	2500 euro	
Somma progetti			10.000 Euro	

ALTRE AZIONI INTEGRATIVA DI CARATTERE INTERCOMUNALE

Studio propedeutico per la messa in servizio di una navetta elettrica accessibile, con coinvolgimento Comuni e Azienda di trasporto ATV

Sportello territoriale itinerante "abbattimento barriere comunicative" per le persone con deficit auditivo, con coinvolgimento provincia o comuni limitrofi.

¹⁶ Il commercio "di prossimità" può essere coinvolto per la promozione del Pedibus.



3.4. Monitoraggio e indicatori

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

Monitoraggio interventi eseguiti

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

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



INDICATORI quantitativi, qualitativi e finanziari		QUANTITA' DI RIFERIMENTO <i>(2019)</i>	MISURAZIONE SUCCESSIVA <i>(indicare data)</i>	<i>Euro</i> 2020	<i>Euro</i> 2021
1	Attraversamenti pedonali qualificati con paletti e segnali podotattili	N. 0	N. ...		
2	Mappe in rilievo (braille) o touch-screen con audio predisposti	N. 0	N. ...		
3	Vie in Zona 30 o Z20	N. ...	N. ...		
4	Aree verdi attrezzate con percorsi interni accessibili	N. 17 su 26	N. ...		
5	Aree verdi attrezzate con giochi accessibili	N. 0 su 26	N. ...		
6	Ingressi urbani del centro storico identificati e qualificati	N. 0	N. ...		
7	Parcheggi riservati ai disabili	N. 43 su 1298	N. ...		
8	Fermate bus accessibili	N. 0 su 17	N. ...		
9	Interventi eseguiti per migliorare l'accessibilità degli edifici pubblici	N.	N. ...		
10	Azioni integrative e di sostegno al PEBA avviate	N. 0	N. ...		
11	Negozi del centro storico privi di scalini nell'ingresso	15 %	... %		
12	Bar ristoranti del centro storico privi di scalini nell'ingresso	26 %	... %		
13	Negozi e bar-ristoranti che hanno installato una pedana scivolo nell'ingresso	N. 0	N. ...		
14	Importo a bilancio per l'attuazione del PEBA	Euro 0,00	Euro...		



ALLEGATI



ALLEGATO 1

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



VALEGGIO SUL MINCIO – VR
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA comunale 2019

ALLEGATO



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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

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

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

Percorso sconnesso in tratti limitati.

Sicurezza da migliorare in brevi tratti.

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

Marciapiedi stretti ma percorribili.

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

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

GIALLO-VERDE

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

Limitare e piccole sconessioni

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

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGI RISERVATI

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

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

VERDE: a norma



INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

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

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

Attraversamento lungo.

Insicurezza del pedone con traffico sostenuto e veloce.

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

Strisce sbiadite poco visibili.

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

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

Scarsa sicurezza del pedone.

Puntuale problema di manutenzione.

Attraversamento da riposizionare.

Scarsa illuminazione di notte.

Scarsa visibilità di giorno.

Semaforo senza avvisatore acustico e intercettazione.

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.



ALLEGATO 2

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

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



VALEGGIO SUL MINCIO – VR
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA comunale 2019

ALLEGATO



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]