COMUNE di ASOLO - TV

P E B A

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



1 - RELAZIONE

Ottobre 2023

Professionisti incaricati — SCARPA & DROUILLE ARCHITETTURA + URBANISTICA — urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Comune di Asolo

Sindaco — Mauro Migliorini

Resp. Uff. LL.PP. — geom. Andrea Bedin

Progettisti urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Comune di Asolo Capo Settore LL.PP geom. Andrea Bedin

stampato il 8/10/2023

INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI 5

Premessa 6

1. Riferimenti normativi e destinatari 9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico 13
2.1. Contesto geografico e viabilità 13
2.2. Dati demografici 13
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e i programmi urbani 14
2.4. Possibili impatti su ambiente e paesaggio 18

3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie 21
3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori 21
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento 22

4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione 27
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari 27
4.2. Le scuole 29

5. Individuazione dei percorsi pedonali 31
5.1. Schede di analisi e valutazione 31
5.2. Mappatura stato di fatto e rilievi 32

PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA' 35

1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità 37
1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali 37
1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici 42
1.3. Scalini negli attraversamenti 43
1.4. Accessibilità del centro storico 44

2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici 47
2.1. Uffici postali, banche, locali e supermercati 47
2.2. Servizi socio sanitari 49
2.3. Luoghi di culto 49

3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi 51
3.1. Piazze 51
3.2. Parchi e aree verdi attrezzate 52

4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL 55
4.1. Parcheggi e stalli riservati 55
4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto 58

5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità 61

6. Priorità d'intervento 63
6.1. Edifici comunali 63
6.2. Spazi pubblici 65

PARTE 3 – INTERVENTI, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO, LINEE GUIDA 71

1. Quantificazione interventi 73
1.1. Interventi e.b.a. 73
1.2. Interventi per la fruibilità pedonale 75
1.3. Somme a disposizione 77
1.4. Quadro economico 78

2. Attuazione e monitoraggio 79
2.1. Programmazione e risorse 79
2.2. Attuazione e governance 81
2.3. Possibili interventi correlati al piano 83
2.4. Possibili indicatori per il monitoraggio del piano 84

APPENDICE – LINEE GUIDA E METODOLOGIA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI 87

1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali 89
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali 91
3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili 92
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali 96
5. Attraversamenti pedonali 97
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30) 101

ALLEGATI 107

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

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI

Premessa

La presente relazione è articolata in 3 parti, oltre a un'appendice e agli allegati.

La parte 1 illustra le attività di analisi ed indagine svolte rispetto ai seguenti obiettivi[1]:

- conoscere il contesto territoriale;
- eseguire una ricognizione dei piani e dei progetti comunali;
- definire la lista degli edifici comunali e dei parchi giochi/ aree verdi per i rilievi del PEBA;
- individuare i principali percorsi pedonali;
- individuare le principali criticità per l'accessibilità.

I documenti, progetti e piani comunali consultati sono i seguenti:

- PROGRAMMA TRIENNALE 2023/2025 LAVORI PUBBLICI
- PROGETTO ESECUTIVO 2020 PER L'ABBATTIMENTO DELLE B.A. DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI DEL COMUNE DI ASOLO
- P.A.T. (Piano Assetto del Territorio) e RAPPORTO AMBIENTALE
- REGOLAMENTO EDILIZIO
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)

La parte 2 illustra le attività svolte per effettuare la valutazione dell'accessibilità, individuare le barriere architettoniche e definire le priorità d'intervento.

La parte 3 illustra la quantificazione degli interventi di eliminazione barriere architettoniche (che di seguito chiameremo "interventi e.b.a."), la loro programmazione e attuazione.

Le attività svolte per la redazione del PEBA sono le seguenti:

- Incontri con i referenti politici e il referente tecnico dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni fra piani urbani, programmazione lavori pubblici ed il PEBA.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Individuazione dei poli attrattori, degli ambiti d'indagine e rilievi degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali.
- Rilievi e mappatura delle fermate autobus, dei parcheggi riservati ai disabili, e valutazione di sintesi dell'accessibilità.
- Indagine sull'accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza.

[1] Obiettivi indicati dalle Linee guida del Veneto v. DGR n. 841 del 31/03/2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)".

- Definizione di obiettivi/strategie del piano.
- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Valutazione esterna dell'accessibilità dei servizi e degli esercizi pubblici non comunali.
- Individuazione priorità d'intervento.

Il PEBA è composto dai seguenti documenti:

1 RELAZIONE
2 AMBITO EDILIZIO
3 AMBITO URBANO: RILIEVO
5 AMBITO URBANO: MAPPATURA
4 AMBITO URBANO: INTERVENTI
6 Tabelle e conteggi (xls)



Piazza mons. Brugnoli, Asolo

1. Riferimenti normativi e destinatari

Di seguito i principali riferimenti normativi in temi di accessibilità ed eliminazione b.a.

Convenzione ONU

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

UE

"European Accessibility Act" del 27 giugno 2019/n. 882, norma europea sull'accessibilità e sui requisiti di prodotti e servizi.

Costituzione italiana. Articolo 3

"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge, senza distinzione di… condizioni personali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli… che… impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese. "

Legge 41/1986, art. 32 comma 21

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

Legge 104/1992, art. 24, comma 9

*"I PEBA 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."*

Nota: la legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), finalizzato alla realizzazione di percorsi pedonali sicuri ed accessibili a tutti. Tale legge è anche il principale riferimento per l'assistenza**,** l'integrazione sociale ed i diritti dei disabili.

Legge Quadro 13/1989

Stabilisce termini e modi per garantire l'accessibilità dell'edilizia abitativa, con particolare attenzione ai luoghi pubblici. Il successivo decreto D.M. 236/89 indica i criteri generali di progettazione e i requisiti di "accessibilità", "visibilità" e "adattabilità".

Regione Veneto

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

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

PEBA e spazi pubblici

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero *Pediplan* [2] è un piano inclusivo della mobilità pedonale per favorire gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ area verde, ecc.). Il piano si prefigura come quadro conoscitivo dell'accessibilità dei percorsi pedonali e come uno strumento per rafforzare la rete dei percorsi e per migliorare la sicurezza pedonale.

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità di vita. Il piano va aggiornato periodicamente dal settore "pianificazione e lavori pubblici", per le implicazioni riguardanti il patrimonio e la mobilità, e dal settore "politiche sociali" per il coinvolgimento di specifici portatori d'interesse e l'attivazione di sinergie con altri progetti.

I destinatari del PEBA sono le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre fasce "deboli" di popolazione, quali ad esempio i cardiopatici, le persone in sovrappeso, le persone in convalescenza.
Poiché nel corso della vita qualsiasi individuo può ritrovarsi ad affrontare condizioni temporanee di inabilità, gli interventi e.b.a. vanno a beneficio di tutti i cittadini.

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

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

***Disabilità cognitiva**: limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento e/o relazionarsi socialmente[3].*



[2] Pediplan ovvero Piano di Accessibilità Urbana.

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

Design universale

"L'approccio dell'Universal Design mira a contribuire ad una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale. Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere è sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono la "camminabilità/ percorribilità pedonale" e la "ciclabilità/ percorribilità in bicicletta" delle aree urbane incoraggiano l'esercizio fisico e l'autonomia rispetto ai veicoli, riducendo in tal modo l'inquinamento e gli incidenti stradali" [4]

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. In Italia oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone[5]. Di conseguenza nei prossimi anni si prevede un aumento delle persone disabili.

Se si vuole rendere la città più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori, diventa strategico migliorare la sicurezza pedonale e l'accessibilità del patrimonio urbano e immobiliare (i mezzi di trasporto pubblici, i servizi socio-sanitari, le strutture ricettive e commerciali, gli spazi pubblici)[6].

Turismo Accessibile

Per turismo accessibile, si intende l'insieme dei servizi e delle strutture che consentono alle persone con disabilità di fruire della vacanza e del tempo libero in modo appagante senza ostacoli né difficoltà, potendo esercitare il proprio diritto di consumatore scegliendo quindi in modo informato la struttura ricettiva e la destinazione turistica, in grado di rispondere alle proprie personali esigenze. È possibile qualificare la vision dell'accessibilità come un elemento che migliora la percezione dell'ospitalità, intesa come la somma dell'abbattimento delle barriere architettoniche, degli ausili e strumenti per garantire l'autonomia e l'autodeterminazione dell'Ospite, indipendentemente dalle sue esigenze di accessibilità certificate o meno.[7]

[4] Vd. UNI CEI EN 17210:2021.

[5] Fonte: Istat 2021.

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

[7] Vd. https://www.handylex.org/una-proposta-di-legge-sul-tema-del-turismo-accessibile/

La domanda potenziale di "turismo accessibile" viene stimata in circa 127 milioni di persone[8]; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65. Secondo il rapporto Istat 2019, le persone disabili in Italia oggi superano 3 milioni di persone. L'Istat prevede un aumento dei viaggiatori con disabilità del 70% entro il 2035.

Accreditamento strutture e servizi turistici

La norma UNI-PdR 131 per la "certificazione di accessibilità" delle strutture turistiche comprende 3 appendici:

A) raccomandazioni;

B) check-list per lo svolgimento degli audit (solo alcuni requisiti sono essenziali per il rilascio della certificazione);

C) esempio di rapporto di verifica.

La finalità del Ministero del turismo e della norma è di fornire servizi e strutture accessibili ed inclusive aumentando la qualità dei servizi offerti.

[8] Fonte: Studio Eurostat "*Accessibile è meglio – Primo libro bianco sul Turismo per Tutti in Italia"*, 2013 – Presidenza del Consiglio dei Ministri.

2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico e viabilità [9]

Il comune di Asolo si estende su 25 kmq e conta 9.068 abitanti; è situato nella parte Nord occidentale della Provincia di Treviso in una posizione geografica strategica fra due bacini idrografici. Il territorio ha un elevato valore ambientale e paesaggistico, caratterizzato per circa metà da ambienti collinari e per l'altra metà pianeggianti, con presenza di molteplici palazzi storici, ville e nuclei storici abitati.

I principali centri abitati corrispondono al centro storico e capoluogo e alle quattro frazioni di Casella, San Apollinare, Pagnano e Villa d'Asolo; sono inoltre presenti piccoli borghi (il Lauro; Villa Raspa; Ca' Giupponi) e un'urbanizzazione diffusa che si sviluppa lungo la viabilità principale e secondaria.

Viabilità

Nel comune sono presenti arterie stradali con flussi di traffico elevati e impatti rilevanti per le implicazioni inerenti la sicurezza stradale e l'inquinamento (acustico e dell'aria).

- La SS248 (Via Bassanese), scorre in direzione est-ovest ai piedi dei Colli Asolani.
- La SP101 (Via Giorgione).
- La SP6 (Via Castellana), collega a sud i centri dell'alta pianura Veneta.
- la via Strada Muson, si relaziona a nord con i centri di Castelcucco e i Comuni della Pedemontana del Grappa (S.P. 6)
  - S.P. 84 in via Palladio verso i Comuni di Maser e Cornuda;
  - S.P. 23 in località Casonetto verso il Comune di Mnofumo.

2.2. Dati demografici

Stato di fatto

POPOLAZIONE 2022	*ETA' MEDIA 2021*	*INDICE VECCHIAIA 2022*	*DENSITA ABIT. 2020*
8960	43,4	140,4	357

Evoluzione indice vecchiaia[10]

2002	*2005*	*2007*	*2015*	*2021*	*2022*
89,9	82,2	83,3	99,8	134	140,4

[9] Vedi relazione del PAT.

[10] Indice vecchiaia nazionale 2023: 193,3 (Istat).

Quadro generale [11]

Anno	*RESIDENTI*	*0-14 anni*	*+65 anni*	*Nascite*	*Decessi*
2003	7856	1363	1147	125	52
2010	9270	1603	1403	110	55
2015	9128	1506	1503	87	61
2017	9068	1434	1580	84	63
2020	9000	1253	1682	89	79

Si rileva un continuo aumento dell'indice di vecchiaia, in linea con l'andamento provinciale. La popolazione residente registra una lieve flessione e le famiglie sono in lieve aumento.

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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
PAT (Piano di Assetto del Territorio)	L'obiettivo fondamentale del PAT è portare a compimento il processo di costruzione del «sistema territorio» in armonia con la «Carta dei valori di Asolo», creando le condizioni e definendo le soglie di sostenibilità delle trasformazioni in atto o previste. Riqualificare e completare il tessuto dei centri urbani è assunto come obiettivo strategico. Fra i numerosi obiettivi di interesse diretto o indiretto al PEBA nei centri abitati: - Tutela e valorizzazione del Centro Storico, come luogo dell'identità collettiva e centro commerciale naturale, **favorendone la pedonalizzazione** e migliorandone il sistema di accessibilità e sosta, nel rispetto delle attuali porte e vie di accesso (foresti). La razionalizzazione dell'accessibilità al Centro Storico di Asolo, dovrà avvenire valutando sia i caratteri e le potenzialità dei sei percorsi maggiori e minori che lo raggiungono (Foresto Vecchio, Foresto Nuovo, Forestuzzo, Foresto di Pagnano, Foresto di Casonetto, via Monte dei Frati/via Paradiso), sia le aree a parcheggio raggiunte da alcuni di questi percorsi, e sia le modalità di fruizione di percorsi e parcheggi (cittadini, turisti, etc.) nelle diverse circostanze e occasioni di accesso (stagionali, giornaliere, etc.). - Potenziamento e riqualificazione della ricettività turistica anche mediante la tipologia dell'albergo diffuso nel Centro Storico. - Rafforzamento degli abitati di Casella d'Asolo, Pagnano, Casonetto, Villa d'Asolo, Villa Raspa, Lauro, riqualificando la viabilità locale e di attraversamento. - Riqualificazione del tratto urbano della SS 248 compreso tra la Filanda e la Fornace, attraverso il **ridisegno dei vuoti** (sedi stradali, parcheggi, piste ciclabili, pedonalità, ecc.), la riqualificazione dei prospetti degli edifici esistenti, la creazione di una piazza centrale tra Casella e Sant'Apollinare, che caratterizzi l'intera frazione.

[11] Vd. https://www.tuttitalia.it/veneto/35-asolo/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/

	- Rigenerazione delle aree di urbanizzazione consolidata, e rafforzamento delle polarità dei servizi pubblici (sanitari, scolastici, sportivi). - Riqualificazione e messa in sicurezza dei Grandi Viali di attraversamento del territorio, idoneamente attrezzati con accessi e piste ciclopedonali, migliorando le intersezioni stradali - Valorizzazione delle strade panoramiche, come assi di relazione col paesaggio collinare e il sistema storico delle Ville Venete. - Valorizzazione del sistema dei Viali Giardino, alberati, delimitati da nuclei a bassa densità edilizia o spazi aperti, con ampi giardini privati. - Valorizzazione degli itinerari di visitazione turistica negli spazi aperti, degli edifici di valore storico, dei contesti figurativi.
Piano di illuminazione	Nel corso del 2021 sono state realizzate le opere di riqualificazione energetica e messa a norma degli impianti di pubblica illuminazione nell'intero territorio comunale, con sostituzione dei corpi illuminanti con apparati a led.
Piano di zonizzazione acustica	Il piano di zonizzazione acustica è stato approvato con delibera di C.C. nr.11 del 02/07/2015.
PAES Terra Asolo e Monte Grappa	Vd. Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile del Comune 2014-2020
Intesa Programmatica d'area "Terre di Asolo e Monte Grappa" [12]	Parco ciclabile con Master Plan della mobilità lenta, strade mercato e piazze storiche, Piano d'Area turismo e cultura.
Programma LL.PP. 2023/2025	<u>Edifici comunali</u> • Riqualificazione energetica ex scuola elementare di S. Apollinare. <u>Spazi pubblici</u> • Realizzazione pista ciclopedonale tra il Brenta. <u>Interventi di diretto interesse con il PEBA:</u> • Miglioramento sismico scuola media Torretti – (2° stralcio) con ev. installazione di piattaforma elevatrice per collegare i 3 diversi piani dell'edificio. • Realizzazione pista ciclabile in via Castellana, per collegamento ciclopedonale tra Casella d'Asolo e Villa d'Asolo e realizzazione piste ciclabili in via Palladio, in via Bassanese e in via Fratalunga. • Demolizione e ricostruzione Scuola materna di Pagnano. • Riqualificazione parcheggio ex-ospedale. • Manutenzione straordinaria della viabilità e delle strade comunali.

[12] L'IPA nasce nel 2008: 14 i Comuni interessati fra Brenta e Piave in un'area che comprende circa 60mila abitanti: Asolo, Borso del Grappa, Castelcucco, Cavaso del Tomba, Cornuda, Fonte, Maser, Monfumo, Mussolente, Pieve del Grappa, Pederobba, Possagno, Romano d'Ezzelino e San Zenone degli Ezzelini. Ai Comuni si affiancano inoltre 20 soggetti privati fra associazioni di categoria e altre realtà sociali.

Interventi eseguiti per abbattimento b.a. 2021/2022[13]	Gli interventi hanno riguardato 17 attraversamenti pedonali nelle frazioni di Casella d'Asolo e Villa d'Asolo, di cui n. 5 con rialzo della carreggiata stradale (via Marconi sud, via dei Tartari presso scuola primaria, via Cavin dei Cavai, via Cà Giustiniani, via Lauro). In fase di completamento: - estensione dell'itinerario ciclopedonale dal Brenta al Piave, con nuova pista per circa 700 ml lungo via Palladio. - pavimentazione di un tratto della via Fornaci per circa 300 metri - realizzazione di un breve tratto di pista ciclopedonale (50/60 metri) in via Strada Muson.
Patto territoriale della Pedemontana del Grappa e dell'asolano	Gli obiettivi della pianificazione di interesse per il Comune di Asolo, possono così riassumersi: - Recupero ambientale del patrimonio abitativo e qualificazione del paesaggio. - Turismo e creazione di nuove iniziative imprenditoriali, con valorizzazione turistica delle proprietà degli enti pubblici, l'integrazione agricoltura-turismo e artigianato-turismo, la realizzazione di nuove strutture ricettive anche diffuse. - Commercio per la valorizzazione delle attività tramite riqualificazione delle infrastrutture urbane, in particolare con azioni a sostegno del commercio nei centri storici e interventi specifici a sostegno di eventi e manifestazioni con i commercianti.

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

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Peba - La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, ampliando la rete infrastrutturale, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale. - Lo sviluppo di un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio, prevedendo di ridurre le emissioni nocive nell'aria, … al rilancio del trasporto pubblico, allo sviluppo dei carburanti green e dei veicoli ibridi ed elettrici. - Una migliore funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, tutelando maggiormente la mobilità debole e assicurando il monitoraggio e la manutenzione programmata delle reti e dei percorsi.
PTRC della Regione Veneto [14] e Piano paesaggistico (in corso)	Il VENETO REGIONE D'EUROPA La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti: - Coesione economica e sociale; - Sviluppo sostenibile; - Competitività equilibrata per il territorio. Linee guida e obiettivi Generali del Piano[15]: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico. Proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in

[13] Dati forniti dall'amministrazione comunale.
[14] Con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 è stato approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato con DGR 372 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020).
[15] Vedi sistema degli obietti di progetto.

	un'ottica di sviluppo sostenibile ed in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo attuando la Convenzione Europea del paesaggio. Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti. Centri storici: aree individuate nell'Atlante dei centri storici della Regione Veneto e soggette alle disposizioni di cui all'art. 24 delle norme del P.T.R.C. 1992. Il nuovo piano paesaggistico è in corso di redazione.
Veneto 50[16]	"Veneto 2050" promuove misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita delle persone all'interno della città e al riordino degli spazi urbani, alla rigenerazione urbana in coerenza con i principi del contenimento del consumo di suolo (L.R. 14/2017).
PNRR (2021) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	Missioni del Piano: digitalizzazione; competitività, Cultura e turismo, rivoluzione verde e transizione ecologica, infrastrutture per una mobilità sostenibile, istruzione e ricerca, inclusione e coesione, salute. Previsto il miglioramento sismico delle scuole medie e la riqualificazione energetica dell'asilo nido comunale.



Via della Rocca, Asolo

[16] La Legge regionale è la n. 14 del 4 aprile 2019, avente per oggetto "Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio.

2.4. Possibili impatti su ambiente e paesaggio [17]

Il sistema dei colli Asolani è stato riconosciuto quale SIC – IT3240002 "Colli Asolani" in funzione delle caratteristiche morfologiche e conseguente presenza di un sistema naturalistico complesso, dove è limitato il carico antropico e gli ambiti artificializzati. La sua estensione è di 2.202 ha di cui circa un quarto interessa l'ambito comunale.
A sud del territorio di Asolo è stata inoltre individuata un'area indicata come ZPS – IT3240026 "Prai di Castel di Godego". L'interesse per tale area è legato alla presenza di un sistema agricolo che rispetta le tradizionali forme di gestione del territorio, con la presenza di sistemi complessi e articolati che favoriscono la biodiversità.

Il PEBA non comporta impatti ambientali nei siti protetti; è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale, il comfort ambientale[18] e a limitare la mobilità veicolare prevedendo interventi di ridotta entità su edifici e aree pubbliche (allargamento di marciapiedi o realizzazione di segnaletica) in ambiti edificati e urbanizzati senza apportare modifiche infrastrutturali e paesaggistiche.

Alcune note ambientali (v. rapporto ambientale PAT)

Qualità dell'aria

- *La viabilità stretta tra alti edifici del centro storico favorisce la stagnazione degli inquinanti (es. benzene); si registra l'elevata concentrazione di polveri sottili a causa del traffico veicolare di attraversamento e degli impianti di riscaldamento domestici.*
- *L'estesa superficie boscata nell'ambito collinare favorisce la depurazione dell'aria.*

Impermeabilizzazione

Nella zona pianeggiante, a sud della strada Bassanese, la variante generale del PRG del 1998 individua aree soggette a esondazione e/o con difficoltà di drenaggio.

Funzionalità ecologica e frammentazione

Il territorio pianeggiante presenta una frammentazione più elevata rispetto a quella collinare, anche in relazione a una maggiore densità della superficie urbanizzata. L'area di collina, a fronte di una sostanziale parità di densità di urbanizzazione, rileva una maggiore frammentazione nell'ambito corrispondente ad Asolo rispetto a quello di Pagnano.

Invarianti di natura paesaggistica: i viali alberati

[17] Dati estratti dal rapporto ambientale del PAT.
[18] Vedi obiettivi operativi del PTRC: *"Favorire modalità e processi di non impermeabilizzazione o ripermeabilizzazione dei suoli"*.

I viali alberati fungono da elementi ordinatori delle vedute, tratteggiando assi e direttrici visive, referenziando prospettive e cannocchiali visivi, che, nella visione aperta della pianura, accompagnano l'occhio nell'esplorazione visuale, permettendo di apprezzare l'ampiezza e la profondità della veduta medesima.

Vincoli paesaggistici

Edifici vincolati ai sensi degli art. 10 e 13 del D.Lgs. n. 42/2004

a. Acquedotto: Acquedotto Acelano, Galleria di Colmazione, Acquedotto Romano, Piazza Brugnoli, 8, ingresso. b. Canonica della Cattedrale di Santa Maria Assunta, Piazzetta San Pio X, 192.
b. Case: Cinello del XVI secolo, Via Sibilin, 22; Malipiero; Casa di Via S. Caterina, 282; Ca' Vescovo, Via Castellana, 2; Casa di Via Browning, 52; Casa di Via Canova, 294; ex Canonica della chiesa di Santa Caterina, Contrada di Santa Caterina, 284; Casa di Via Regina Cornaro, 220; Casa di Via Dante, 12; Casa Gotica, Via Dante, 195; Casa di Via Canova, 344; Casa di Piazza Garibaldi; Casetta Zamperoni, Strada Muson, 13; Casa Longobarda, Via Santa Caterina; Due Mori, Via D'Annunzio, 9.
c. Castello della Regina Cornaro, Salita del Teatro.
d. Chiese: Santa Caterina, Via Santa Caterina; Santa Maria Assunta, Piazzetta S. Pio X; San Giovanni Battista; San Gottardo, Via Foresto Nuovo; San Martino, Via San Martino.
e. Colonia Alpina, Via Foresto Nuovo.
f. Ex Convento dei Santi Pietro e Paolo, Via del Collegio.
g. Fontane: Fontanella Zen, Via Browning, Fontana Maggiore, Piazza Garibaldi.
h. La Fornace.
i. Loggia Vescovile, Piazza Garibaldi.
j. Maglio con annessa abitazione (Casa Cola) Via Foresto Pagnano.
k. Mura, tratto murario in Via Bembo.
l. Palazzi: Palazzo Beltramini, P.zza D'Annunzio, 9; Palazzo Serena, Via Marconi, 126; Palazzo Cesana – Martinelli, Via Browning, 181; Palazzo Pellegrini – Trieste, Via Canova, 9; Palazzo Loggia del Capitano, P.zza Garibaldi, 9; Palazzo Bittante Corelli, Via Dante, 30-31; Palazzo Martinelli – Polo, Via Browning, 183.
m. Ponte Romano, via Ponte di Pagnano, Rocca di Asolo.
p. Terreni in Via San Martino, 5.
q. Torri: Torre Brisighella, Torre Grande dell'Orologio, Campanile di Santa Maria di Breda.
r. Ville: Villa Casa La Mura-Pase, Via Browning, 5; Villa Filippin, Via della Chiesa, 7; Villa Pesca, Via Foresto di Pagnano, 9; Complesso di Villa Rinaldi – Barbini, Via Palladio, 10; Villa La Pignera, Villa Antonello, Via Foresto vecchio, 4; Villa Pasini-Occioni-Bonaffons; Villa Zen, Via Foresto vecchio, 5; Villa Falier, Via Ca' Falier, 5; Villa Loredan Trentinaglia, Via Bassanese, 6; Villa Dall'Armi, Via Forestuzzo, 33; Villa degli Armeni, Via Sant'Anna, 4; Villa Il Galero; Villa Pasini, Via Collegio, 32; Villa Freja Stark, Via G. Marconi, 4.

Vincoli architettonici-paesaggistici: Ville Venete

Ca' Bevilacqua, detta "La Pignera"; Ca' Molin; Ca' Zen; Casa canonica di Pagnano; Casa Cola (Maglio di Pagnano); Casa Talamini, Maran; Casa Zeno, Malipiero; Castello Pretorio, detto "della Regina"; Colombara Zamperoni; Via Ca' Giupponi; Villa Antonelli; Villa Browning, Carraro, De Mattia (Collegio Filippin); Villa Carniel; Villa Contarini, Bragadin, Soranzo, detta "degli Armeni"; Villa De Brandis, Scotti, Browning, Pasini; Villa degli Armeni, detta "il Fresco"; Villa Falier; Villa Falier, Feltracco – Bin; Villa Fietta, Serena; Villa Flangini, Paladini, Rossi; Villa Malombra, Galanti, Iveagh, Cipriani; Villa Mazzanghet; Villa Negri - Licini - Bon, Buzzaccarini, Raselli; Villa Pasini, Occioni Bonaffons, Coppadoro; Villa Razzolini, Loredan, Trentinaglia; Villa Rinaldi, Barbini; Villa Rubini, Dal Zotto, Naya, De Lord, detta "Il Galero"; Villa Salis, Bolzon; Villa Salis, Zambaldi, Filippin.



Via Regina Cornaro, Asolo

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

3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori

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

- centro storico, piazze e aree parrocchiali;
- negozi, banche, uffici postali;
- municipio e biblioteca;
- poli scolastici;
- ville e palazzi;
- aree parcheggio e fermate autobus (v. intermodalità);
- aree verdi attrezzate e parchi giochi;
- centri sportivi e palestre;
- servizi socio-sanitari, ospedale/Ulss, ambulatori, casa di riposo;
- cimiteri;
- piste ciclopedonali.

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Asolo definisce gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) che costituiscono l'unità fondamentale della pianificazione per definire il carico insediativo e la dotazione degli standard, e per individuare gli indicatori di stato e di pressione. Il PAT di Asolo individua i seguenti ATO:

- ATO 1, COLLI ASOLANI, di tipo ambientale con funzioni insediative.
- ATO 2, PAGNANO di tipo paesaggistico con funzioni insediative.
- ATO 3, CASELLA, di tipo agricolo con funzioni insediative prevalenti.



ZTL nel centro storico di Asolo

1. Via Canova;
2. Via Belvedere;
3. Piazza G. D' Annunzio;
4. Piazzetta E. Duse;
5. Via R. Cornaro;
6. Via Valcagnana;
7. Piazzetta San Pio X;
8. Piazza Garibaldi;
9. Via Roma;
10. Piazza Brugnoli;
11. Via Dante;
12. Via Collegio;
13. Via R. Browning;
14. Via P. Bembo;
15. Via Marconi.

3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

- Verificare il grado di accessibilità degli edifici comunali secondo un approccio "dentro/fuori" (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno) e valutare l'accessibilità esterna di diversi servizi e attività commerciali.
- Valutare l'accessibilità e la sicurezza pedonale delle macro-zone molto frequentate (centro storico, aree scolastiche, commerciali, sanitari, cimiteriali, ecc.).
- Valorizzare l'accesso e quindi l'attrattività del territorio (centro storico e frazioni) e la sicurezza pedonale con azioni di moderazione del traffico e potenziamento della rete pedonale e ciclopedonale.
- Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali prioritari con programmazione di interventi nell'arco temporale "breve".
- Favorire la salute, ed il confort ambientale negli spazi pubblici.
- Indagare l'accessibilità di parchi e palazzi aperti al pubblico, le aree giochi e le piazze (vincoli, fruibilità ed usabilità, percorribilità, comfort).
- Individuare e valutare le aree di scambio intermodale: stalli parcheggio riservati ai disabili e fermate dei mezzi di trasporto pubblico.
- Delineare linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi e.b.a.
- Definire degli indicatori per il monitoraggio e attuazione del piano.
- Favorire l'inclusione nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza delle strade.

Strategie d'intervento

- ***Dentro/ fuori gli edifici comunali***

Garantire l'accessibilità degli edifici comunali in una logica di continuità e catena degli spostamenti che includono i percorsi esterni, dal parcheggio e dalla fermata bus.
Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare alle aree esterne degli edifici scolastici in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e integrazione; il Pedibus è un'iniziativa già sviluppata e da potenziare per limitare il traffico automobilistico nelle ore di punta, incentivare gli spostamenti pedonali su brevi distanze, favorire l'autonomia dei bambini e il loro benessere psicofisico.

- ***Servizi accessibili e raggiungibili in 10' a piedi***

Valutare la presenza di percorsi protetti e indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane, con servizi di vicinato che possano favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili a scapito di quelli motorizzati.
Nelle zone più "alte" e di difficile accesso[19], prevedere o aumentare gli stalli riservati. Accompagnare gli interventi residenziali e commerciali nelle aree dismesse nel centro con un aumento della densità e della vegetazione arborea tramite delle "permeabilità" pedonali e ciclopedonali.

- ***Continuità pedonale dei percorsi e rete interconnessa con la rete ciclopedonale***

Pervenire ad una azione diffusa ed economica, per raccordare i piccoli dislivelli presenti nei percorsi e negli attraversamenti al fine di creare una rete di percorsi pedonali (Pediplan) che si interconnetta con la rete ciclopedonale.
Per i percorsi di difficile percorribilità per la presenza di ghiaia e ciottoli, il Regolamento edilizio può essere integrato con indicazioni sulle pavimentazioni più adatte alle carrozzine e consone al contesto. Implementare la viabilità "interna" con permeabilità pedonali-ciclopedonali ed il comfort dei percorsi con installazione di panchine e segnaletica informativa, per una migliore identificazione degli spazi pedonali.

[19] Vedi obiettivi operativi del PTRC *"Contrastare lo spopolamento della montagna, dei centri storici e delle aree marginali sostenendo i servizi".*

- ***Servizio a chiamata per il trasporto pubblico dedicato***

Promuovere un servizio intercomunale a chiamata[20] di navette elettriche accessibili per il trasporto delle persone disabili e anziane che vivono in zone poco accessibili e distanti dai servizi e dalle fermate bus. Il servizio potrebbe essere messo a disposizione dei visitatori anziani e disabili per facilitare la visita del centro.

- ***Sicurezza, orientamento dei pedoni e visibilità***

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale per i pedoni (*street design*) negli spazi pubblici più frequentati e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente correlata alla scarsa protezione pedonale e alla velocità delle auto (ad. esempio, ampie carreggiate nelle principali vie di accesso). La segnaletica orizzontale favorisce l'orientamento e migliora la fruibilità e la sicurezza dei percorsi. La strategia consiste nel focalizzare gli interventi nelle aree pedonali frequentate e nelle intersezioni (v. Parte 3). Anche i conducenti devono poter identificare gli spazi adibiti ai pedoni. Installare nelle scalinate dei corrimani ed integrare la segnaletica informativa per indicare i percorsi alternativi meno trafficati (strade interne).

- ***Asfaltatura marciapiedi***

Incrementare il budget per le asfaltature stradali consente di intervenire nella eliminazione delle sconnessioni presenti nelle banchine stradali, nei marciapiedi e nella segnaletica orizzontale, in modo tale da configurare la carreggiata con ambiti pedonali.

- ***Parchi attrezzati accessibili, e fruibilità degli arredi e/o giochi presenti***

L'assenza di vialetti interni che colleghino attrezzature, giochi e arredo preclude l'accesso e la fruibilità delle aree giochi e dei parchi presenti nel territorio limitandone sia l'uso da parte degli utilizzatori sia la frequentazione da parte di un'utenza con capacità motorie limitate.
L'acquisto di nuovi giochi inclusivi favorisce l'uso delle attrezzature da parte di tutti i bambini.

- ***Priorità d'intervento condivise***

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

[20] Vd. obiettivi del PTRC e il rischio d'abbandono della città alta e del patrimonio costruito.

- ***Creare sinergie fra la programmazione dei lavori pubblici,***

I progetti finanziati dal PNRR o altri bandi contribuiscono ad attuare il PEBA e a realizzare gli interventi e.b.a. nei manufatti e negli spazi pubblici.

- ***Azioni di supporto per l'attuazione del PEBA***

– Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità.
– Educare alla mobilità lenta [21].
– Migliorare l'accessibilità dei servizi e degli spazi aperti al pubblico.
– Favorire la collaborazione con i gestori e proprietari di esercizi commerciali.
– Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità e design for all.
– Creare una consulta con i portatori d'interesse.
– Favorire la formazione dei tecnici comunali e dei tecnici liberi professionisti che operano nel territorio comunale.



Piazzetta don Stevanato, Villa d'Asolo

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

4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione

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

- indagare il "grado accessibilità" di Asolo percepita dalla cittadinanza e sensibilizzare sui temi dell'accessibilità e della sicurezza pedonale;
- individuare le priorità d'intervento;

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

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari

La raccolta di indicazioni per definire le priorità è avvenuta mediante tre modalità di indagine.

A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)

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

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

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni critiche, è stato predisposto un breve questionario (v. Allegato n. 4) reso disponibile on-line nel sito web istituzionale[22].

Sintesi delle indicazioni emerse

Ambiti	*Criticità*
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la sicurezza.	Via Giorgione, via Cogorer (manutenzione); via Forestuzzo (ostacoli nel marciapiede; sosta nei percorsi e scarsa manutenzione (centro storico); Strade in centro storico. San Gottardo; via Sottocastello.

[22] 17 questionari sono stati compilati da 11 persone di età diversa che vivono nel comune di Asolo e altre 6 persone che vivono in altri comuni; tra queste, due persone disabili, tre anziani, due genitori con neonato (con passeggino).

	Presenza strade senza marciapiedi. Migliorare le strade di Pagnano. Problemi per i pedoni lungo le arterie provinciali. Asilo di Villa d'Asolo *"non c'è nessun attraversamento pedonale per raggiungerlo, non ci sono rampe sul marciapiede di via cà Giustiniani per passeggini; la velocità dei veicoli è elevata nell'incrocio".* Lato sud di via Cavin dei Cavai *"dalla fine della pista ciclopedonale al parcheggio condominio Meneghetti "ci sono una decina di salti nel marciapiede, non c'è nessuna rampa nelle intersezioni con altre vie (via Vivaldi)".* Migliorare sicurezza e accessibilità attorno al ponte di Pagnano zona negozi, bar e condomini dietro il distributore. Via Lauro presenza di pedoni e biciclette intensa, assenza totale di marciapiede/pista ciclabile. Via Calderon zona bocciofila marciapiede dissestato. Centro storico (ad esempio via Canova): *"magari evidenziando con segnaletica orizzontale degli spazi in cui poter passare".*
Attraversamenti pericolosi.	Strade provinciali e di collegamento.
Edifici e servizi in cui migliorare l'accessibilità.	Negozi e locali in centro. Distretto sanitario ex Ulss 22. Cimiteri e sede municipale. Cimitero Pagnano con scale. Ambulatorio e ufficio postale, sede servizi sociali via Forestuzzo X 2 (rampa di accesso). Chiesa; accesso al Teatro.
Altre segnalazioni.	Interferenza con bici in centro storico. Sosta veicoli nei percorsi. Scarsa manutenzione marciapiedi esistenti. Accesso Castello Regina Cornaro. Presenza di ostacoli o interruzione nel marciapiede. Insicurezza negli attraversamenti ed intersezioni. Assenza di panchine per riposarsi. Assenza fermate bus. Assenza di parcheggi "*(almeno 1 in centro) riservato alle mamme".* Scarsa illuminazione. Mancanza bagni pubblici. Mancanza passaggio pedonale *"tra il parcheggio della casa del giovane di Villa d'Asolo e il parcheggio lato opposto strada con relative pedane nei marciapiedi".*
Luoghi di passeggiata dei cittadini	Pista ciclo-sportiva e itinerario lungo il Muson; centro, San Martino; Via del Torretto (Pagnano); piazze e vie paesane (Asolo centro); aree del centro storico, parchi gioco; salita Rocca e sentieri; cimitero.

Osservazioni: il centro storico di Asolo e numerosi servizi risultano poco accessibili per un'utenza anziana e disabile. Via Forestuzzo, la strada che porta agli ambulatori, viene più volte citata per le criticità riscontrate.

4.2. Le scuole

In occasione del rilievo delle scuole, il tecnico rilevatore viene accompagnato dai referenti scolastici in modo tale da ricevere informazioni sull'accessibilità dell'edificio e individuare le problematiche esistenti da parte di chi usa abitualmente il luogo.



Scuola media "Torretti"



Via Cà Giustiniani, Villa d'Asolo

5. Individuazione degli ambiti di rilievo

La lista degli edifici comunali da rilevare è stata fornita dall'ufficio patrimonio del Comune.

L'individuazione dei percorsi da rilevare e/o destinare ad interventi e.b.a. è invece stata effettuata considerando più parametri:

- programmazione dei lavori pubblici.
- Previsioni dei piani urbani e dei progetti attuativi.
- Segnalazioni/ indicazioni dei cittadini.
- Analisi circa la presenza di poli attrattori e il ruolo, funzione e frequentazione della via nel contesto locale.
- Presenza dei percorsi casa-scuola e di *strade scolastiche* [23].

5.1. Schede di analisi e valutazione

I percorsi pedonali indagati nel PEBA hanno riguardato sia il centro storico che le frazioni comunali. L'elenco degli spazi pubblici rilevati è riportato nel dossier N.3 del PEBA "Rilievo spazi pubblici". Di seguito si illustrano i dati quantitativi delle schedature.



ASOLO (ca 1.863 abitanti)

N. edifici comunali:	14
N. vie (tratti) rilevate:	21
N. piazze rilevate:	7
N. aree verdi rilevate:	3



CASELLA e S. APOLLINARE (ca 3.370 abitanti)

Paese pianeggiante con servizi e residenze

N. edifici comunali:	11
N. vie (tratti) rilevate:	32
N. piazze rilevate:	1
N. aree verdi rilevate:	4

[23] Vd. definizione del Nuovo Codice della Strada: "*zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni.*"



VILLA D'ASOLO (ca 2.490 abitanti)

Paese pianeggiante con servizi e residenze

N. edifici comunali: 3
N. vie (tratti) rilevate: 13
N. piazze rilevate: 0
N. aree verdi rilevate: 2



PAGNANO (ca 1.345 abitanti)

N. edifici comunali: 7
N. vie (tratti) rilevate: 8
N. piazze e gallerie: 1
N. aree verdi rilevate: 2

QUADRO RIASSUNTIVO DELLE SCHEDATURE

N. abitanti	*Località*	*schedature*				
		strade	*piazze*	*aree verdi*	*EDIFICI*	*somma*
1.863	ASOLO	21	7	3	14	45
3.370	CASELLA-S. APOLLINARE	32	1	4	11	48
2.490	VILLA D'ASOLO	13	0	2	3	18
1.345	PAGNANO	8	1	2	7	18
9.068	*somma*	74	9	11	35	**128**

5.2. Mappatura stato di fatto e rilievi

Il PEBA viene rappresentato con le mappature in scala 1:5000, che riportano i dati di rilievo e di valutazione in quattro aree urbane del comune.

A) Asolo centro storico
B) Villa d'Asolo
C) Casella d'Asolo
D) Pagnano

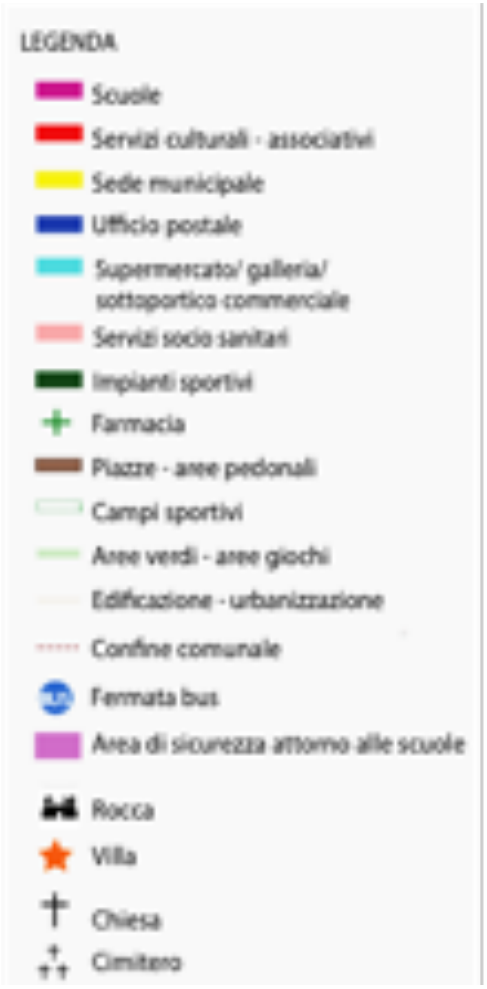
Nelle aree vengono individuati 2 tematismi.

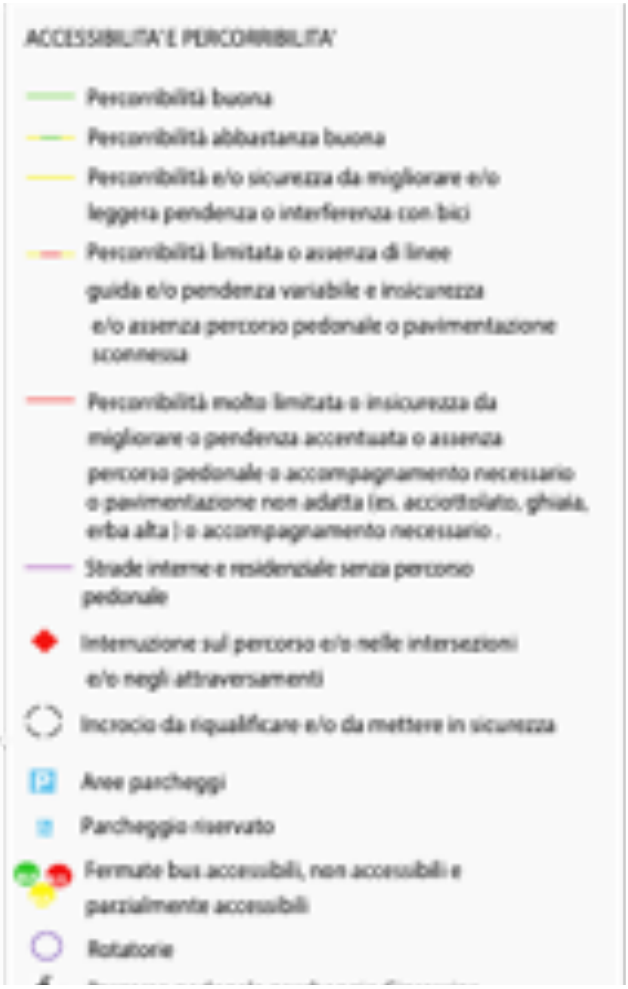
1) Stato di fatto e unità rilevate (vie, piazze, aree verdi, edifici) con valutazione accessibilità di percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus.
2) Individuazione “aree scolastiche” (idonee per interventi di moderazione del traffico).

Sono quindi state realizzate n. 8 mappe urbane (v. dossier n. 4), che evidenziano le unità schedate (edifici, strade, piazze, aree verdi attrezzate), identificano i caratteri topografici (area edificata, aree verdi, corsi d’acqua), le macro-barriere (sottopassi, ponti, passerelle…) e le diverse tipologie di edifici comunali rilevati.

Si riportano di seguito le legende delle mappe di rilievo e di valutazione.

LEGENDA DEL RILIEVO STATO DI FATTO (vie, piazze, aree verdi, edifici)
E VALUTAZIONE ACCESSIBILITA’ SPAZI URBANI







Via Puccini, Casella d'Asolo



Castello di Asolo

PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA’

1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità

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

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

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

Le valutazioni delle schede vengono rappresentate con mappatura (v. dossier n.4 "MAPPE").

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

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

1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali

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

SICUREZZA DEI PERCORSI PEDONALI

ASOLO		*Marciapiede 2 lati*	*Marciapiede 1 lato o tratto*	*Marciapiedi o corsie assenti*	*Pavimentato SI/NO*	*Portico*	*Pendenza 0, 1, 2, 3*
U01	Via San Martino			X			3
U02	Via Foresto Nuovo		X	X			1
U03	Via Foresto Vecchio (ingresso)		X	X			0, 1
U04	Via Browning		X		SI	SI	0
U05	Via Bembo			X	SI		2
U06	Via Cipressina			X			2
U07	Via Forestuzzo tratto		X		NO		0, 1
U08	Via Campo Sportivo			X			0, 2
U09	Via Risorgimento		X tratto	X			1
U10	Via Roma		X	X	SI	SI	1
U11	Via Sottocastello		Tratto X	X tratto			0, 1
U12	Via Dante		X		SI	SI	0, 1
U13	Via Regina Cornaro		X		SI	SI	1
U14	Via Collegio/ Colmarion			X	sagrato		2, 3
U15/20	Via Rocca/ Via Parco Rimembranza			X	SI		2, 3
U16	Via Sta Caterina			X	NO		1
U17	Via San Anna			X	NO		2
U18	Via Foresto di Cassonetto			X	NO		1, 2
U19	Via Canova		tratto	X	SI e NO	Tratto	1, 2
U21	Via Foresto di Pagnano			X	NO		2

–	Via Parrocchiale	*Protezione*	*Pavimentaz.*	*Interferenze auto*	*Complanare*	*Pendenza*	*Scalinata*
		NO	SI	SI	NO	SI	NO

PAGNANO		*Marciapiede 2 lati*	*Marciapiede 1 lato o tratto*	*Marciapiedi o corsie assenti*	*Pavimentato SI/NO*	*Portico*	*Pendenza 0, 1, 2*
U21	Via Foresto di Pagnano 2			X	NO		1, 2
U22	Via S. Cosmo – chiesa e cimitero			X			0
U23	Via Vallorgana SP 6 (tratto 1,2)		X	X			0, 2
U24	Via Carreggiate (tratto)		X tratto	X			0
U25	Via Ponte			X			0
U26	Via del Torretto			X			0, 1
U27/28	Contrada Bernardi/Via Longa		X	X			0, 2

VILLA D'ASOLO		*Marciapiede 2 lati*	*Marciapiede 1 lato o tratto*	*Marciapiedi o corsie assenti*	*Pavimentato SI/NO*	*Ciclo pedonale*	*Pendenza 0, 1, 2, 3*
U29	Via Borgo Polo			X			0
U30	Via Ca' Giupponi		X	X			0
U31	Via Calderon – Cimitero -		X	X		X	0
U31b	Via Lauro			X			0
U32	Via Ca' Giustiniani – area verde attrezzata, piazza e chiesa	**X**	X	X			0, 1
U33	Via Cavin dei Cavai – farmacia; area giochi, Maxi, area parcheggi	**X**		X		X	0
U33b	Via Castellana		X tratto	X			0
U34	Via Puccini –parcheggi, area	**X**					0
U35	Via Verdi		X	X			0, 1
U36	Via Vivaldi (Z30)	**X**					0
U37	Via Della Sega		X	X			0
U38	Via Dei Molini			X			0
CASELLA e S. APOLLINARE		*Marciapiede 2 lati*	*Marciapiede 1 lato o tratto*	*Marciapiedi o corsie assenti*	*Pavimentato SI/NO*	*Ciclo pedonale*	*Pendenza 0, 1, 2, 3*
U39	Via Giorgione		X	X		X	0, 1
U40	Viale Tiziano (posta)			X Viale interno			0
U41	SP 248 (tratto 1)	**X**	X	X			0
U42	SP 248 (tratto 2)	**X**					0
U43	Via Monache			X			0
U44	Via Loreggia		X tratto	X			0
U45	Via Malombra		X	X		X	0
U46	Via Chiesa		X	X		X	0
U47	Via S. Francesco D'Assisi - Parco					X	0
U48	Via San Apollinare (cimitero)		X			X	0
U49	Via Castellana			X			0
U50a	Via Tuna (tratto 1)		X	X			0
U50b	Via Tuna (tratto 2)		X	X			0
U51	Viale Galilei			X		X	0
U52	Via dei Tartari		X	X		X	0
U53	Via Malipiero			X		X	0, 1
U54	Via Don Comacchio/Don Noé		X			X	0
U55	Via L. Da Vinci		X	X			0

U56	Via Guardi		X	X			0
U57	Via Ricci		X	X			0
U58	Via J. Da Ponte	Pedon. a fine via		X			0
U59	Via Manin		X	X			0
U60	Via Sta Colomba/Via Foresto			X			2
U61	Via Palladio		X	X		X	0
U62	Via Forestuzzo (tratto) scuola		X	X			0, 2, 3
U63	Via Fermi		X	X		X	0

Centro storico



Via Foresto Vecchio



Via Cipressina



Via Bembo

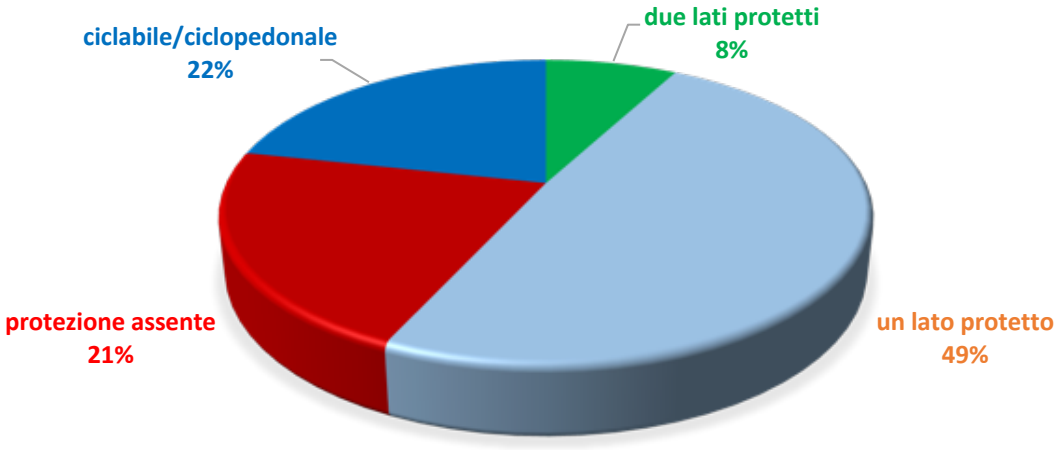


Via Forestuzzo

Casella, San Apollinare, Villa di Asolo

- entrambe i lati protetti: 4
- un lato protetto o protetto a tratti: 25
- senza protezione per pedoni: 11
- ciclabile/ciclopedonale: 10

SICUREZZA STRADE

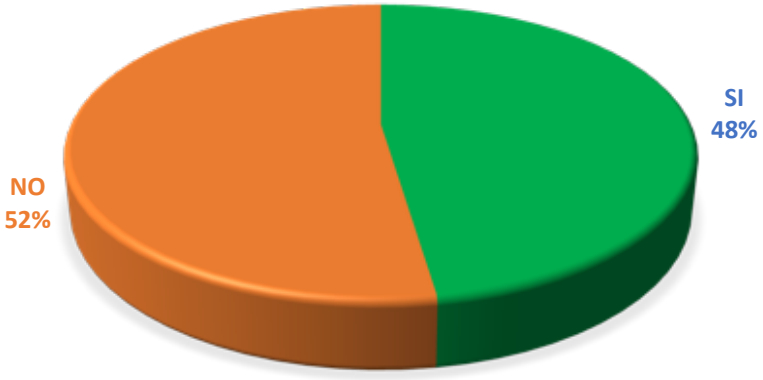


PENDENZA

Senza pendenza: n.33

Con pendenza: n.30





1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

Le criticità rilevate negli spazi pubblici fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- Alta velocità dei veicoli sulle vie di collegamento fra le località.
- Velocità elevata delle biciclette nel centro storico di Asolo.
- Pendenze nei percorsi nel centro storico ad Asolo e a Pagnano.
- Presenza dissesto dell'asfalto in molti percorsi/marciapiedi.
- Sconnessioni delle pavimentazioni con cubetti in porfido.
- Tratti di carreggiate ed incroci sovradimensionati per le automobili.
- Insufficienza di segnaletica per i pedoni.
- Numerosi tratti stradali di collegamento senza percorsi pedonali protetti.
- Presenza di interruzioni dei percorsi pedonali nelle aree residenziali.
- Accesso limitato alle aree giochi (vialetti assenti) e presso i giochi.
- Assenza linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi).
- Assenza linee guida e segnaletica informativa che indichino uffici, servizi importanti e percorsi.
- Assenza di segnaletica dedicata alle persone con deficit intellettivo o problemi di natura cognitiva[1].
- Assenza di comfort/ ombreggiatura nei percorsi pedonali (assenza di alberi o vegetazione).
- Scarsa presenza di vie ciclabili/ciclopedonali nelle frazioni.



SP248 (Casella)



Via Galilei (Casella/San Apollinare)

[1] Vedi linguaggio Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA).



Via Da Ponte, Casella



Via Foresto di Pagnano

1.3. Scalini negli attraversamenti

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

località	*SCALINI*	*SCALINATE*
Asolo	spesso a inizio e fine marciapiedi e nelle soglie dei negozi	Duomo, Rocca, Piazza, Area attrezzata, Chiesa S. Gottardo
Casella, San Apollinare, Pagnano, Villa d'Asolo	n. 17 scalini in attraversamenti, intersezioni o percorsi	Assenti

Sono stati riscontrati altri problemi di accessibilità e sicurezza degli attraversamenti pedonali:

- assenza segnaletica orizzontale nelle intersezioni e assenza di linee guida (segnali podotattili).
- Presenza frequente di piccoli scalini nelle aree residenziali.
- Presenza scalini e scalinate nel entro storico.
- Attraversamenti lunghi e poco sicuri nelle principali vie di collegamento o Incroci sovradimensionati per i veicoli a scapito dei pedoni.

1.4. Accessibilità del centro storico

Elementi che limitano la mobilita motoria in autonomia

- pendenza accentuata nei percorsi, che condizionata il disabile motorio all'assistenza di un accompagnatore.
- Pendenza troppo accentuata dei percorsi, anche con accompagnatore.
- Presenze di scalinate.
- Pavimentazioni sconnesse, a causa dell'utilizzo di materiali non complanari (in acciottolato, porfido o lastre in pietra) e/o dell'impossibilità di renderli omogenei a causa dei vincoli paesaggistici-architettonici esistenti.



Pav. sconnesso e pendenza per accesso al Castello



Via Browning



Piazza Fontana Maggiore

Altimetrie, pendenze, dislivelli

Numerose strade presentano un andamento altimetrico variabile rendendo difficile la percorribilità e l'accesso a molte persone; una situazione che condiziona fortemente l'accessibilità del centro storico che è caratterizzato, oltre che dalla pendenza delle strade,

dalla presenza di marciapiedi stretti o assenti, da scalinate e tratti pavimentati con porfido o lastroni non idonei per le carrozzine a causa delle frequenti sconnessioni (vedi mappa).
Di conseguenza gli interventi di e.b.a. sono limitati e vincolano gli spostamenti pedonali per le persone in carrozzina o con problemi di deambulazione
L'altimetria di alcune vie limita l'autonomia di anziani e carrozzelle (disabili, genitori con passeggini) e necessita l'assistenza di un accompagnatore oppure l'utilizzo dell'automezzo.

L'altimetria con diversi gradi di inclinazione di strade, viuzze, percorsi tipici del centro storico limita l'accessibilità ai servizi, agli spazi pubblici e residenze. Nei borghi in cui vive la popolazione anziana, l'abitabilità e la fruibilità delle case sono limitate ed il patrimonio edificato rischia l'abbandono.



Via Canova (Asolo)

La pendenza limite delle rampe è 8%. Se le persone in carrozzine elettriche affrontano facilmente tali pendenze, sulle strade con altimetria variabile anche una persona in carrozzina elettrica può ritrovarsi in una posizione instabile e pericolosa; inoltre i tratti con scalinata rimarranno comunque preclusi ai disabili motori.



Piazza del Duomo









Scalinate e vie con corrimano da integrare

- Via Collegio (dal parcheggio/Piazza Monsegnore).
- Via Rocca (salita al Castello).
- Scalinata di accesso al Duomo da Piazza Garibaldi.





2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici

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

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

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

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

Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

2.1. Uffici postali, banche, locali e supermercati

Servizi	*Parch. Riservato*	*Percorso esterno*	*ingresso*	*Porta ingresso*	*Fermata bus*	*Attraversa-mento*
Ufficio Postale Viale Tiziano, Casella	A	PA	A	NA	NA	NA
Banca Intesa San Paolo, Casella	assente	PA	NA	NA	distante	assente
Ufficio postale, via Browning	assente[2]	assente	NA	NA	assente	NA gradino
Credit Trevigiano via Manin	A	PA /A	A	A	assente	assente
Banca Unicredit via Schiavonesca	A	A	A	A	A	NA
Supermercato MAXI, Villa Di Asolo	PA	PA	PA rampetta	NA	assente	NA
Supermercato IN'S, via Giorgione	A	PA/NA	A	A	distante	assente
Di Più, via Castellana	A	A	A	A	assente	assente
Conad via Schiavonesca	A	A	A	A	assente	NA

[2] Stalli riservati presso il Duomo e la farmacia.

Area campione: centro storico di Asolo e strade con negozi nelle frazioni.

	SENZA SCALINI	PICCOLO SCALINO <3 cm	CON SCALINO
RISTO-BAR	1	2	11
NEGOZI	1	3	21
STUDI PROF.	2	1	4
somma	**4**	**6**	**36**

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



Via Dante, Asolo

Per l'inserimento di uno scivolo occorre prevedere l'eventuale ingombro dello spazio pubblico (ev. prevedere un elemento removibile) ed evitare una pendenza eccessiva della rampa.

2.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	*Parch. Riservato*	*Percorso esterno*	*Ingresso*	*Porta Ingresso*	*Fermata bus*	*Attraversa-mento*
Farmacia, Piazza Garibaldi Asolo	A	PA	NA	NA	distante	assente
Farmacia via Cavin dei Cavai, Villa D'Asolo	A	A	PA rampa ripida	A	A	PA
Ambulatorio Piazza S. Pietro	A	A	A	NA	assente	assente
Distretto sanitario, Asolo	A	A	NA	PA	NA	assente
Farmacia via Schiavonesca	A	A	A	A	NA	NA
Medico via Schiavonesca	A	A	A	NA	NA	NA

2.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	*Percorso esterno*	*Atrio Ingresso*	*Porta*	*Parch. riservato*	*Attraversa-mento*	*Non vedenti*	*Fermata bus*
Chiesa S. Gotardo[3] Via Foresto Nuovo	NA	NA	NA	assente	assente	NO	assente
Duomo Asolo	PA	A	NA	A	PA Browning	NO	distante
Chiesa via Sta Caterina	assente	A sagrato, NA Acciottolato esterno	NA	assente	assente	NO	assente
Convento Sti Pietro e Paolo	NA ciottoli	Monta carico	NA	assente	assente	NO	assente
Chiesa S. Apollinare	A	NA	NA	A	A	NO	assente
Chiesa Villa di Asolo	A	A	NA	PA distante	A	NO	distante
Chiesa Pagnano	NA	PA sollevatore	NA	assente	assente	NO	assente
Chiesetta Ca' Giupponi	A piazzetta con percorso assente	NA	NA	assente	assente	NO	assente

[3] Chiesa sconsacrata.



Ingresso Duomo



Chiesa San Gottardo

3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi

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

3.1. Piazze

COD	*PIAZZE*	*Percorsi esterni*	*Orienta-mento*	*Area pedonale*	*Parch. riservato*	*Fermata bus*	*Attraversa mento*	*Servizi presenti*
P01	P. G. D'Annunzio	PA	PA	NO	A	distante	NA	Municipio, negozi
P02	P.tta E. Duse	PA	NO	SI	A	distante	assente	Negozi
P03	P. Garibaldi	PA	NO	PA	A	NA	assente	Locali, Proloco
P04	P. del Castello	NA	NO	SI	assente	NA vd. Via Cornaro	assente	Castello, area giochi, ristorante
P05	P. Fontana Maggiore	PA	PA	PA	PA	NA	assente	Negozi e locali
P06	P.tta Mons. Brugnoli	NA/PA	NO	SI	assente	NA	assente	Area parcheggi, bar
P07	P.tta S. Pio X (Duomo)	PA	NO	SI	A	assente	PA Browning	Duomo
P08a	P. Fantinel (Pagnano)	NA	NO	PA	assente	SI	PA	Area parcheggi, area giochi
P08b	P. chiesa Pagnano	NA	NO	SI	assente	assente	assente	Chiesa
P09	P. Chiesa, via S. Apollinare	A	NO	A	A	assente	A	Chiesa, area parcheggi
P10	P. chiesa, Ca' Giustiniani, Villa D'Asolo	A	PA	A	assente	assente	A	Parrocchia
P10	P. Chiesa (Villa D'Asolo)	A	NO	A	assente	distante	A	Parrocchia
P11	P.le Via Calderon, Villa	A	PA	PA/A	A	assente	NA Inizio via	Negozi
P12	P.tta Don Stevanato, Ca' Giupponi	NA assente	NO	A	assente	assente	assente	Chiesa
P13	P. S. Pietro (Casella)	A	PA	SI	A	assente	assente	Ambulatorio, asilo, associazione



Piazza della chiesa, S. Apollinare



Piazza D'Annunzio, Asolo

Osservazioni

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

3.2. Parchi e aree verdi attrezzate

COD	PARCHI PUBBLICI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Parco Rimembranza (castello)	NA	NA	NA	assente	assente	assente	assente	assente
V02	Area attrezzata via Foresto Vecchio	NA	NA	assente	NA	assente	assente	assente	assente
V03	Parco P. Fantinel (Minato) (Pagnano)	PA	PA	A	PA	NA	PA	assente	NA
V04	Parco via Chiesa (San Apollinare)	A	A	A	NA	assente	assente	A	assente
V05	Parco via Da Ponte/ Via Guardi (Casella)	A	NA	assente	PA	NA	assente	assente	assente
V06	Parco Via Malipiero (Casella)	PA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V07	Area attrezzata via Cavin dei Cavai (Villa)	PA	NA	NA	NA	NA	PA	NA	assente
V08	Area attrezzata via Verdi (Villa)	PA	NA	assente	NA	assente	PA	assente	assente



Parco via Da Ponte, S. Apollinare/Casella



Area giochi via Malipiero, Casella



Parco via Della Rimembranza



Parco giochi Contrada Bernardi, Pagnano



Ciclopedonale sui sentieri degli Ezzelini

Note

- Incrementare il numero di viali e vialetti con pavimentazione percorribile nei parchi e nelle aree giochi per consentire la percorribilità ed alla fruibilità alle carrozzine.
- Installare sistematicamente dei giochi inclusivi.

4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

4.1. Parcheggi e stalli riservati

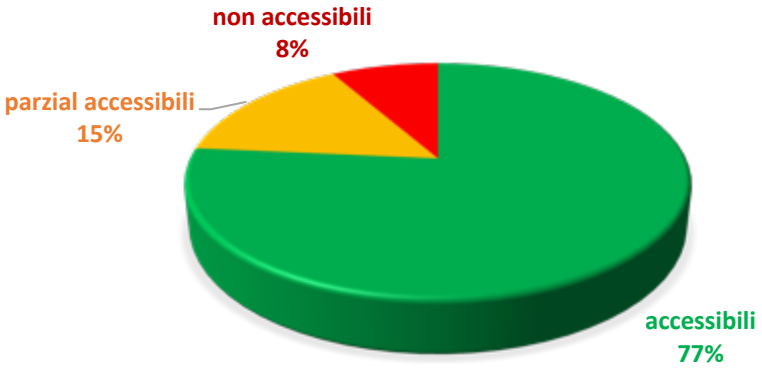
E' stata effettuata la ricognizione dei parcheggi e degli stalli riservati per disabili per una verifica sommaria del rispetto degli standard di norma (presenza di 1 posto riservato ogni 50 parcheggi) e dei requisiti di qualità degli stalli (segnalazione, posizionamento, fruibilità).
Il rilievo ha individuato 85 stalli riservati ai titolari CUDE (Contrassegno Unico Disabilità Europeo) con le seguenti valutazioni.

LOCALIZZAZIONE	*Aree parcheggi*	*STALLI RISERVATI DISABILI Valutazione accessibilità*
ASOLO		
Piazza D'Annunzio/via Sottocastello	SI	1 A
Piazza Garibaldi (farmacia)		2 A
Piazzetta S. Pio Decimo (duomo)		1 A
Via Cornaro (museo)		1 PA
Piazzetta D'Acquisto		1 PA
Castello in via Sotto Castello		assente
Rocca		assente
Distretto sanitario	SI	3 A
Via Cipressina parcheggio coperto con ascensore	SI	3 A
Via S. Anna (cimitero)		assente
PAGNANO		
Lottizzazione Mignato (area giochi)		1 PA
Contrada Bernardi/ambulatorio (parco)		1 PA
Museo Archeologico	con ghiaia	assente
Piazza Fantinel (sede anziani)		assente
Via S. Cosmo (cimitero)		assente
SAN APOLLINARE/CASELLA DI ASOLO		
Chiesa e cimitero/Via S. Apollinare	SI	3 A
Via Giorgione Supermercato INNS	SI	2 A
Viale Tiziano (banca, posta, ecc.)	SI	4 A, 1 NA
Via Schiavonesca/Marosticana, Conad, farmacia, ecc.	SI	6 A
Via Malombra	SI	3 NA (dissesto e segn. assente), 1 A

Via Chiesa (parco)	SI	2 A
Via Castellana H. Di Più	SI	3 A
Via Tuna tratto 2 (via interna)		1 NA
Via Tuna (tratto 1)	SI	5 A
Piazza S. Pietro (biblioteca)	SI	1 A
Via Da Vinci e via Guardi	SI	2 A
Via Ricci		1 PA
Viale Volta (impianti sportivi)		assente
Via S. Francesco D'Assisi	SI	1 A
Via dei Tartari (carabinieri, scuola, parco…)	SI	6 A
Via Comacchio/Don Carlo Noè	SI	2 A
Via Manin	SI	2 A
Via Forestuzzo (scuola)	SI	2 A
Via Fermi	SI	4 A
Strada Muson (polizia) con zona servizi e Confartigianato e parcheggio sotterraneo	SI	2 PA (pav.), 3 A
VILLA DI ASOLO		
Area attrezzata via Cavin dei Cavai		1 PA
Piazzale Via Calderon e cimitero, Villa Di Asolo	SI	2 A
Via Vivaldi		1 NA (non raccordato), 1 A
Via Verdi		2 PA (no cart)
Via Puccini	SI	1 PA
Maxi Family	SI	1 PA (no cart e pendenza)
Via Ca' Giustiniani (tratto 2)	SI	1 PA (posizione)
Via Ca' Giustiniani (tratto 1)		1 NA no scivolo (dissesto e no cart)
Via Calderon (cimitero+negozi)	SI	3 A

Valutazione stalli parcheggio riservato titolari CUDE

n.65 A Stallo parcheggio riservato a norma.	**n.13** PA Stallo poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato.	**n.7** NA Stallo non a norma per carenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. ridotte, assenza raccordo percorso.



Le criticità degli stalli sono riferite alla scarsa visibilità o al posizionamento, mal raccordati al percorso pedonale o con presenza di pavimento dissestato o in pendenza.

Considerando la difficoltà di accesso della parte alta del comune, sarebbe opportuno implementare o realizzare altri stalli riservati presso tutti i luoghi e palazzi aperti alle visite nel centro storico.



Stallo adiacente il Duomo

Si evidenzia infine l'assenza di alcuni stalli in alcuni servizi pubblici (cimitero Pagnano, impianti sportivi in via Volta, museo archeologico, Piazza Fantinel – Sede anziani – Castello e Rocca).

4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 26 fermate autobus negli spazi rilevati [4].

Per ciascuna fermata è stata effettuata una valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) che ha considerato i seguenti criteri.

- MOBILITÀ, riferita alla presenza di una pedana[5] e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- ORIENTAMENTO, riferito in particolare alla presenza di segnali podotattili e alla leggibilità delle informazioni.
- COMFORT, riferito alla presenza di panchina e pensilina.
- SICUREZZA, riferito alla presenza di un percorso protetto per raggiungere la fermata.

LOCALITA'	n. 26 fermate	DISAB. MOTORIA (piazzola raccordo)	COMFORT (pensilina panca)	DISAB. VISIVA (podotattili info)	SICUREZZA
ASOLO					
Piazza Garibaldi/Via Cornaro	1	NA	NO	NO	SI
Via Risorgimento/ via Forestuzzo	1	NA	SI	NO	PA
Via Forestuzzo (tratto 2)	1	NA	PA	NO	SI
S. APOLLINARE E CASELLA					
Via Giorgione (H. via Veronese)	2	A	NO	NO	SI
SP248 (tratto 1)	1	NA	PA	NO	SI
SP248 (tratto 1)	1	PA	SI	NO	SI
SP 248 H. via Fermi/park scambiatore	1	NA	SI	NO	SI
SP248 (tratto 2)	1	NA	NO	NO	NO
Strada Muson	1	NA	NO	NO	NO
Strada Muson	1	NA	NO	NO	PA
Strada Muson	1	NA	NO	NO	SI
Via Malombra (interna)	1	PA	NO	NO	SI
Via Dei Tartari (scuola)	1	A	NO	NO	SI
Via Forestuzzo H. scuola	1	PA	SI	NO	SI
Via Forestuzzo	1	NA	NO	NO	NO
PAGNANO					
Via Vallorgana	1	A	SI	NO	PA
Via Vallorgana	1	NA	PA	NO	SI
Via Carreggiate	1	NA	NO	NO	PA
Via Carreggiate	1	NA	NO	NO	NO
VILLA DI ASOLO					

[4] Fermate situate nei percorsi stradali rilevati dal PEBA.

[5] Per definire altezza e larghezza del marciapiede presso le fermate, si veda l'Allegato A3 della Relazione; inoltre si raccomanda di verificare le specifiche disposizioni dell'Azienda dei trasporti locali.

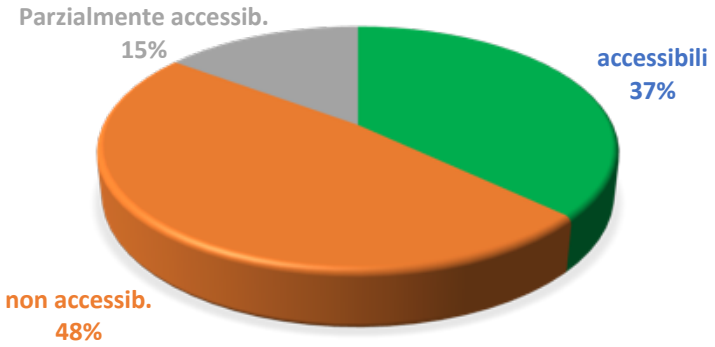
Via Cavin dei Cavai	1	A	PA	NO	SI
Via Cavin dei Cavai	1	A	PA	NO	SI
Via Ca' Giustiniani	1	NA	NO	NO	SI
Via Ca' Giustiniani	1	PA	NO	NO	SI
Via Castellana	1	A	PA	NO	PA
Via Castellana	1	A	PA	NO	PA

Legenda

SI	ACCESSIBILE, REQUISITI A NORMA	PA	PARZIALMENTE ACCESSIBILE, REQUISITI INCOMPLETI – es. panca o tettoia assente	NO	NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA' VINCOLATA, REQUISITI ASSENTI

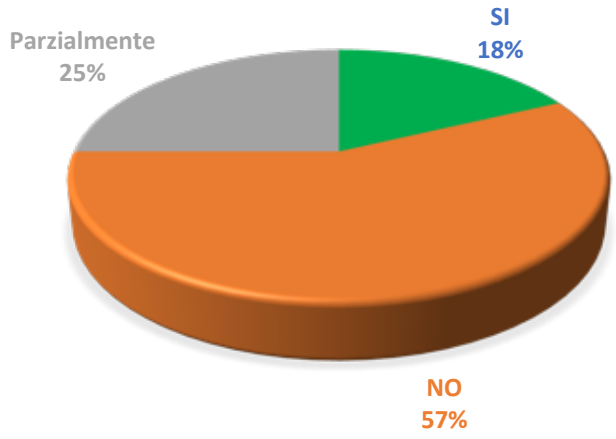
Accessibilità

A: 8 PA: 4 NO: 13



Comfort

Si: 5 NO: 16 PA: 7



Sicurezza

SI: 16 NO: 4 PA: 6



Via Risorgimento (fermata bus con gradino)



Via Forestuzzo con lieve inclinazione

Osservazioni

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio la mancanza di percorsi tattili e l'assenza di mappe a rilievo presso le fermate bus.
- Scarsa presenza di elementi di comfort (es. pensilina; panchina, display a led per gli orari e altre informazioni).
- Non accessibilità di diverse fermate
- Assenza sicurezza di alcune fermate posizionate lungo le strade e provviste di un percorso protetto.

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

- individuare le fermate più frequentate e intervenire per renderle accessibili e confortevoli;
- svolgere un'indagine presso la popolazione per capire se esiste una carenza di fermate bus nel territorio e capire in quali luoghi inserire nuove fermate bus.
- avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane e nel caso sollecitare l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.



Via Schiavonesca

5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico ha riguardato 34 edifici.

Cod..	*Categoria*	*Nome*	*Indirizzo*	*Località*
E01	UFFICI	Municipio	Piazza G. D'Annunzio, 1	Asolo C.S.
E02	UFFICI	Polizia Locale (convenzione Ascom)	via Strada Muson	Casella
E03	UFFICI	Caserma Carabinieri	via dei Tartari, 6	Casella
E04	ALTRO	Vigili del Fuoco e magazzino comunale	via Giorgione, 73	S. Apollinare
E05	ALTRO	Protezione Civile	via Forestuzzo	Asolo
E06	ALTRO	Ambulatorio medico	via Bernardi	Pagnano
E07	CULTUR	Biblioteca comunale	via Jacopo Da Ponte, 24	Casella
E08	CULTUR	Museo Civico	via Regina Cornaro	Asolo C.S.
E09	CULTUR	Archivio Storico	via Regina Cornaro	Asolo C.S.
E10	CULTUR	Castello (Teatro, Torre Civica, Torre Reata, Bar)	Piazzetta E. Duse	Asolo C.S.
E11	CULTUR	Rocca	via Rocca	Asolo C.S.
E12	CULTUR	Antico Maglio (associazioni e museo)	via Vallorgana	Pagnano
E13	SCUOLE	Asilo nido	via dei Tartari, 8	Casella
E14	SCUOLE	Scuola infanzia "De Amicis" (materna)	Piazzetta San Pio X	Asolo C.S.
E15	SCUOLE	Scuola infanzia "Bernardi Torretto" (materna)	via Vallorgana	Pagnano
E16	SCUOLE	Scuola primaria "Città di Asolo" (nuova elementare)	via dei Tartari, 41	Casella
E17	SCUOLE	Scuola media e Palestra	via Forestuzzo, 65	Asolo
E17b	SPORT	Palestra scuola media	via Forestuzzo	Asolo
E18	SPORT	Impianto sportivo calcio	via Volta	Casella
E19	SPORT	Impianto sportivo rugby	via S. Apollinare	S. Apollinare
E20	POLIF.	Ex scuola - serv. sociali e associazioni	via Forestuzzo, 5	Asolo
E21	POLIF.	Ex scuola - Carabinieri Forestali e associaz.	via Bernardi, 1	Pagnano
E21b	POLIF	Palestra e Sede Alpini	via Bernardi, 1	Pagnano
E22	POLIF.	Ex scuola con palestra Villa d'Asolo	via Cavin dei Cavai, 27	Villa d'Asolo
E23	POLIF.	Ex scuola - centro vaccinale	via Malombra, 37	S. Apollinare
E24	POLIF.	Centro anziani "Casa nostra"	Piazzetta Fantinel	Pagnano
E25	POLIF.	Baita Alpini di Asolo	via Forcella	Asolo
E26	POLIF.	Baita Alpini di Villa d'Asolo	via Cà Giupponi	Villa d'Asolo
E27	POLIF.	Ex scuola di Casella (associazioni)	Via Monache	Casella
E28	ALTRO	Ristorante Due Mori	Piazza G. D'Annunzio	Asolo C.S.
E29	ALTRO	Autorimessa Cipressina	via Cipressina	Asolo
E30	CIMIT	Cimitero di Pagnano	via San Cosmo	Pagnano
E31	CIMIT.	Cimitero Monumentale S. Anna	via S. Anna	Asolo C.S.
E32	CIMIT.	Cimitero di Sant'Apollinare-Casella	via S. Apollinare	Casella
E33	CIMIT.	Cimitero di Villa d'Asolo	via Calderon	Villa d'Asolo

Schedatura e valutazione

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

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

Il rilievo ha indagato i seguenti ambiti:

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

La valutazione dell'accessibilità fornisce le seguenti indicazioni.

TABELLA DI SINTESI DELLE VALUTAZIONI

	X	X	X	tot.	%
Parch. riservato	16	11	7	34	21%
Accesso esterno	9	16	9	34	26%
Servizio igienico	11	5	18	34	53%
Colleg. verticali	2	5	9	16	56%
Fruibilità interna	21	10	3	34	9%
Aree esterne	6	6	3	15	20%
Uscite sicurezza	4	0	3	7	43%
SOMMA	69	53	52	174	
	39,7%	30,5%	29,9%		

6. Priorità d'intervento

6.1. Edifici comunali

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

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

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cod.	EDIFICIO	PRIORITA' ruolo e frequentaz.	barriere rilevate	segnalaz.	progr. LL.PP.	TOT
E31	Cimitero Monumentale S. Anna	3,5	4,0	1	0	**8,5**
E20	Ex scuola - serv. sociali e associazioni	3,0	4,0	1	0	**8,0**
E10	Castello (Teatro, Torri, Bar)	3,5	4,0	0	0	**7,5**
E06	Ambulatorio medico Pagnano	3,5	2,5	1	0	**7,0**
E15	Scuola infanzia “Bernardi Torretto”	2,5	3,5	0	1	**7,0**
E30	Cimitero di Pagnano	3,0	3,0	1	0	**7,0**
E12	Antico Maglio (associazioni e museo)	2,5	4,0	0	0	**6,5**
E14	Scuola infanzia “De Amicis” (materna)	2,5	4,0	0	0	**6,5**
E01	Municipio	4,0	2,0	0	0	**6,0**
E08	Museo Civico	4,0	2,0	0	0	**6,0**
E09	Archivio Storico	2,5	3,5	0	0	**6,0**
E21	Ex scuola - Carabinieri Forest. e associaz.	2,0	4,0	0	0	**6,0**
E11	Rocca	2,0	4,0	0	0	**6,0**
E32	Cimitero di Sant’Apollinare-Casella	3,0	2,0	1	0	**6,0**
E17b	Palestra scuola media	3,0	2,5	0	0	**5,5**
E17	Scuola media e Palestra	4,0	0,0	0	1	**5,0**
E23	Ex scuola - centro vaccinale	3,0	0,0	1	1	**5,0**
E24	Centro anziani “Casa nostra”	3,0	1,5	0	0	**4,5**
E18	Impianto sportivo calcio	2,5	2,0	0	0	**4,5**
E16	Scuola primaria “Città di Asolo”	4,0	0,5	0	0	**4,5**
E21b	Palestra e Sede Alpini	2,0	2,5	0	0	**4,5**
E02	Polizia Locale (convenzione Ascom)	3,0	1,5	0	0	**4,5**
E04	Vigili del Fuoco e magazzino comunale	1,0	3,5	0	0	**4,5**
E05	Protezione Civile	1,5	3,0	0	0	**4,5**
E33	Cimitero di Villa d’Asolo	3,0	0,5	1	0	**4,5**
E19	Impianto sportivo rugby	2,5	1,5	0	0	**4,0**
E07	Biblioteca comunale	4,0	0,0	0	0	**4,0**
E13	Asilo nido	2,5	1,5	0	0	**4,0**
E25	Baita Alpini di Asolo	2,0	2,0	0	0	**4,0**
E27	Ex scuola di Casella (associazioni)	2,0	2,0	0	0	**4,0**
E29	Autorimessa Cipressina	2,5	1,5	0	0	**4,0**
E22	Ex scuola con palestra Villa d’Asolo	2,0	1,5	0	0	**3,5**
E03	Caserma Carabinieri	2,0	1,5	0	0	**3,5**
E26	Baita Alpini di Villa d’Asolo	2,0	1,0	0	0	**3,0**

6.2. Spazi pubblici

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

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

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

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

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

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

A	Parametri "tecnici": accessibilità, identificazione percorso, sicurezza	da 0 a 3
B	Presenza uffici pubblici, posta, parcheggi, aree verdi, piazze, chiesa, monumenti	da 0 a 2
	Presenza negozi, supermercato, negozio di prossimità (panificio, alimentare…)	da 0 a 3
	Presenza edifici scolastici, municipio, cimitero, stazione FS o TPL	da 0 a 3
	Presenza servizi socio-sanitari (ambulatori, ospedale, casa riposo, farmacia) sedi associazioni disabili-anziani	da 0 a 3
C	Segnalazioni pervenute	da 0 a 4

D	Lavori previsti e/o nuove urbanizzazioni	da 0 a 3
E	Percorso con frequentazione scolastica, commerciale, podistica	da 0 a 3
	Presenza fermata bus scolastico o bus di linea o Pedibus	da 0 a 2

Il punteggio "totale" (che considera sia la presenza di barriere architettoniche che il ruolo della via nel contesto urbano) diventa significativo a partire da 11,5/12 punti. Un punteggio totale basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede, però se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria.
Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via scarsamente urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o l'arrivo di nuovi residenti potrebbe diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione, il dato fornito dal punteggio "tecnico", che fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.
Viceversa, un punteggio totale "alto" non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità. Un punteggio elevato può sottolineare l'importanza della via nel contesto locale (presenza di commercio, servizi, ambulatori, scuole, ...) o sovracomunale. In questo caso sarà utile verificare il punteggio attribuito ai criteri 1 (accessibilità+ sicurezza+ identificazione percorso pedonale) e 6 (segnalazioni).
La questione della sicurezza assume sempre un peso rilevante in quanto è indispensabile per garantire la fruibilità di un luogo.

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

ELENCO PRIORITA' INTERVENTO NEI PERCORSI PEDONALI

COD.	*Nome via*	*Punteggio tecnico (presenza di b.a.)*	*Punteggio totale (importanza+presenza b.a.)*
	ASOLO		
U07c	Via Forestuzzo (tratto 3)	3	13,0
U04	Via Browning (ufficio postale)	1,5	12,5
U10	Via Roma	3	12,0
U13	Via Cornaro	2	12,0
U07b	Via Forestuzzo (tratto 2)	1,5	11,5
U06	Via Cipressina (cimitero)	3	11,0
U17	Via San Anna (cimitero)	3	11,0
U15/20	Via Rocca/della Rimembranza	3	11,0
U07a	Via Forestuzzo (tratto 1)	2	10,0
U08	Via Campo Sportivo	3	10,0
U19	Via Canova	3	10,0

U02	Via Foresto Nuovo	1,5	9,5
U14	Via Collegio/Colmarion	3	9,0
U11	Via Sottocastello	3	9,0
U09	Via Risorgimento	3	8,0
U12	Via Dante	3	8,0
U16	Via Sta Caterina	3	8,0
U03	Via Foresto Vecchio	2	8,0
U01	Via San Martino	3	6,5
U18	Via Foresto di Cassonetto	3	5,0
U05	Via Bembo	2	3,0
COD.	*Nome via*	*Punteggio tecnico (presenza di b.a.)*	*Punteggio totale (importanza+presenza b.a.)*
	PAGNANO		
U23	Via Vallorgana SP 6 (tratto 1,2)	3	12,0
U22	Via S. Cosmo – chiesa e cimitero	3	11,0
U27/28	Contrada Bernardi/Via Longa	2	11,0
U26	Via del Torretto	3	9,0
U24	Via Carreggiate (tratto)	2	8,0
U25	Via Ponte	2	7,0
U21	Via Foresto di Pagnano 2	3	6,0
	VILLA D'ASOLO		
U33a	Via Cavin dei Cavai – farmacia; area giochi, Maxi, parcheggi	2	15,0
U31	Via Calderon – Cimitero -	2	12,0
U31b	Via Lauro	3	8,5
U32	Via Ca' Giustiniani – area giochi, piazza, chiesa	1,5/ 1,5	11,5/ 6,5
U37	Via Della Sega	3	11,0
U34	Via Puccini – Area parcheggi, area verde	2	9,0
U33b	Via Castellana	1,5/ 3	6,5/ 8,5
U30	Via Ca' Giupponi	1,5/ 6,5	3,0/ 7,5
U35	Via Verdi	2	5,5
U29	Via Borgo Polo	3	4,0
U38	Via Dei Molini	3	4,0
U36	Via Vivaldi (Z30)	1	2,0
	CASELLA/ S. APOLLINARE		
U58	Via J. Da Ponte	3	18,0
U42	SP 248 (tratto 2)	1,5/2	17,5/ 18,0
U40	Viale Tiziano (posta)	1,5	17,5
U62	Via Forestuzzo (tratto) scuola	3	17,0
U41	SP 248 (tratto 1)	1,5/ 2	14,5/ 15,0
U66	Strada Muson	1,5/ 3	14,5/ 7,0
U45	Via Malombra	3	12,0
U50a	Via Tuna (tratto 1)	3	12,0
U46a	Via Chiesa (tratto 1)	1	11,0
U49	Via Castellana	3	11,0
U57	Via Ricci	3	11,0
U59	Via Manin	1	10,0

U39	Via Giorgione	3	10,0
U50b	Via Tuna (tratto 2)	3	10,0
U55	Via L. Da Vinci	3	10,0
U63	Via Fermi	3/ 1	10,0/ 8,0
U64	Via Frattalunga	1	10,0
U48	Via San Apollinare (cimitero)	1	9,0
U52	Via dei Tartari	1,5	8,5
U51b	Via Galilei (tratto 2)	3	8,0
U65	Viale Volta	2	8,0
U51a	Via Galilei (tratto 1)	2/ 3	7,5
U53	Via Malipiero	1	7,0
U46a	Via Chiesa (tratto 2)	1	7,0
U61	Via Palladio	3	7,0
U47	Via S. Francesco D'Assisi - Parco	1	6,0
U56	Via Guardi	2	5,5
U43	Via Monache	3	5,0
U44	Via Loreggia	3	5,0
U60	Via Sta Colomba	3	4,5
U54	Via Don Luigi Comacchio/Don Carlo Noé	1	4,0

Legenda

Molto prioritario	*Maggiore di 11,0*
Poco prioritario	*Tra 8,0 e 11,0*
Per niente prioritario	*Inferiore di 8,0*



Piazzetta Duse e Municipio

Sulla base delle priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti 12 schede d'intervento (vedi dossier n.5 "AMBITO URBANO: INTERVENTI").

SCHEDE INTERVENTI PRIORITARI SPAZI PUBBLICI

cod	*nome*	*località*	*m. lungh.*
INT1	Centro Storico	Asolo	500
INT2	viale Tiziano	Casella	420
INT3	via Galilei	Casella	480
INT4	via Giorgione	Casella	620
INT5	via da Ponte, via da Vinci, via Ricci	Casella	600
INT6	via Tuna	Casella	1040
INT7	via Malombra	S. Apollinare	600
INT8	via Calderon	Villa d'Asolo	690
INT9	via Cavin dei Cavai	Villa d'Asolo	660
INT10	via della Sega	Villa d'Asolo	660
INT11	Dal Maglio a Piazzetta Fantinel	Pagnano	300
INT12	Contrada Bernardi e via Lunga	Pagnano	490
			7.060

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

1. Quantificazione interventi

1.1. Interventi e.b.a.

L'importo degli interventi e.b.a. è stato definito con un computo e con i prezzi del Prezzario Regionale. Le voci non disponibili nel prezzario sono state ricavate dal prezzario della Regione Veneto oppure sono stati usati prezzari di altri enti pubblici o listini aziendali, il cui riferimento è riportato nella descrizione della singola voce.
Il costo degli interventi comprende fornitura e messa in opera; i costi aggiuntivi (IVA e spese tecniche) vengono considerati nelle "somme a disposizione" del quadro economico generale (v. cap. 2.4).

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n. 2 "EDIFICI" e n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI". Gli interventi per "edifici" corrispondono a Euro 416.980,00, quelli per "spazi pubblici" a Euro 218.545,00.

EDIFICI

Cod.	*EDIFICIO*	*Indirizzo*	*Località*	*IMPORTO*
E01	Municipio	Piazza G. D'Annunzio, 1	Asolo C.S.	10.130,00 €
E02	Polizia Locale (convenzione Ascom)	via Strada Muson	Casella	2.570,00 €
E03	Caserma Carabinieri	via dei Tartari, 6	Casella	400,00 €
E04	Vigili del Fuoco e magazzino comunale	via Giorgione, 73	S. Apollinare	1.360,00 €
E05	Protezione Civile	via Forestuzzo	Asolo	12.520,00 €
E06	Ambulatorio medico	via Bernardi	Pagnano	2.430,00 €
E07	Biblioteca comunale	via Da Ponte, 24	Casella	- €
E08	Museo Civico	via Regina Cornaro	Asolo C.S.	3.750,00 €
E09	Archivio Storico	via Regina Cornaro	Asolo C.S.	3.000,00 €
E10	Castello (Teatro, Torri, Bar)	Piazzetta E. Duse	Asolo C.S.	43.300,00 €
E11	Rocca	via Rocca	Asolo C.S.	5.310,00 €
E12	Antico Maglio (associazioni e museo)	via Vallorgana	Pagnano	4.200,00 €
E13	Asilo nido	via dei Tartari, 8	Casella	8.150,00 €
E14	Scuola infanzia "De Amicis" (materna)	Piazzetta San Pio X	Asolo C.S.	24.860,00 €
E15	Scuola infanzia "Bernardi Torretto"	via Vallorgana	Pagnano	41.780,00 €
E16	Scuola primaria "Città di Asolo"	via dei Tartari, 41	Casella	3.150,00 €
E17	Scuola media e Palestra	via Forestuzzo, 65	Asolo	- €
E17b	Palestra scuola media	via Forestuzzo	Asolo	10.680,00 €
E18	Impianto sportivo calcio	via Volta	Casella	9.540,00 €
E19	Impianto sportivo rugby	via S. Apollinare	S. Apollinare	19.000,00 €

E20	Ex scuola - serv. sociali e associaz.	via Forestuzzo, 5	Asolo	44.060,00 €
E21	Ex scuola - Carabinieri Forest. e ass.	via Bernardi, 1	Pagnano	23.000,00 €
E21b	Palestra e Sede Alpini	via Bernardi, 1	Pagnano	12.300,00 €
E22	Ex scuola con palestra Villa d'Asolo	via Cavin dei Cavai, 27	Villa d'Asolo	2.700,00 €
E23	Ex scuola - centro vaccinale	via Malombra, 37	S. Apollinare	40,00 €
E24	Centro anziani "Casa nostra"	Piazzetta Fantinel	Pagnano	600,00 €
E25	Baita Alpini di Asolo	via Forcella	Asolo	1.040,00 €
E26	Baita Alpini di Villa d'Asolo	via Cà Giupponi	Villa d'Asolo	450,00 €
E27	Ex scuola di Casella (associazioni)	Via Monache	Casella	10.710,00 €
E29	Autorimessa Cipressina	via Cipressina	Asolo	10.800,00 €
E30	Cimitero di Pagnano	via San Cosmo	Pagnano	17.590,00 €
E31	Cimitero Monumentale S. Anna	via S. Anna	Asolo C.S.	51.560,00 €
E32	Cimitero di Sant'Apollinare-Casella	via S. Apollinare	Casella	24.000,00 €
E33	Cimitero di Villa d'Asolo	via Calderon	Villa d'Asolo	12.000,00 €
				416.980,00 €

SPAZI PUBBLICI

Cod.	*PERCORSO*	*Località*	*m. lungh.*	*IMPORTO*
INT1	Centro Storico	Asolo	500	20.364,00 €
INT2	viale Tiziano	Casella	420	38.676,00 €
INT3	via Galilei	Casella	480	19.200,00 €
INT4	via Giorgione	Casella	620	18.624,00 €
INT5	via da Ponte, via da Vinci, via Ricci	Casella	600	4.320,00 €
INT6	via Tuna	Casella	1040	23.760,00 €
INT7	via Malombra	S. Apollinare	600	30.636,00 €
INT8	via Calderon	Villa d'Asolo	690	6.240,00 €
INT9	via Cavin dei Cavai	Villa d'Asolo	660	23.760,00 €
INT10	via della Sega	Villa d'Asolo	660	7.200,00 €
INT11	Dal Maglio a Piazzetta Fantinel	Pagnano	300	26.640,00 €
INT12	Contrada Bernardi e via Lunga	Pagnano	490	12.336,00 €
			7.060	**231.756,00 €**

1.2. Interventi per la fruibilità pedonale

Oltre al computo analitico degli interventi illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA definisce degli importi a corpo forfettari per realizzare interventi specifici che concorrono alla fruibilità pedonale delle aree urbane.

	INTERVENTI PER LA FRUIBILITA' PEDONALE	*Costo forfait*
1	*Moderazione del traffico (Z30 e segnaletica)*	80.000,00 €
2	*Accessibilità, sicurezza, orientamento nelle fermate TPL*	117.000,00 €
3	*Accessibilità e fruibilità nelle aree giochi*	96.000,00 €
4	*Rimozione puntuale di gradini/ dislivelli*	6.000,00 €
5	*Orientamento percorsi (llinee guida e mappe tattili)*	12.000,00 €
6	*Comfort percorsi (panchine e alberatura)*	25.000,00 €
7	*Interventi formativi, partecipativi, di sensibilizzazione*	4.000,00 €
		340.000,00 €

Di seguito si descrivono sommariamente i singoli interventi per implementare la pedonalità nelle aree urbane.

B1 Moderazione del traffico (Zone 30, ZTL, segnaletica)

Realizzazione interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza di alcune strade, per favorire l'uso condiviso della carreggiata e la fruibilità della stessa per gli "*utenti deboli della strada*"[1].

L'intervento è correlato alla realizzazione di Z30 o Z20 nelle strade in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si realizza un marciapiede e si sceglie l'uso condiviso della strada[2].

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

[1] Art. 3, comma 53 bis del Nuovo codice della strada "Utente debole della strada: i pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade".
[2] Interventi da integrare con quelli già previsti dall'amministrazione per la sicurezza pedonale e ciclopedonale.

L'importo forfettario di 80.000,00 euro è stato definito con interventi in n.10 strade e costo medio 8.000,00 Euro/ cad.

B2 Accessibilità fermate autobus

Importo per interventi di accessibilità delle fermate TPL più frequentate. Sul totale di 28 fermate bus nelle strade rilevate, e sulla base delle valutazioni (v. parte 2) si prevede di intervenire con la realizzazione di una pedana con scivolo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e di pensilina.

L'importo forfettario di **117.000,00** euro è stato definito con interventi in n.13 fermate e costo medio 9.000,00 Euro/ cad.

FERMATE BUS /cad.	*Costo forfettario*
-Marciapiede per nuova piazzola ca. 10 mq con scivolo e segnali podotattili	5.700,00 €
-Pensilina con panca	3.300,00 €
	9.000,00 €

B3 Accessibilità e valorizzazione parchi giochi e aree verdi attrezzate[3].

Importo per realizzare vialetti pavimentati larghi 1,8 metri e lunghezza media 30 metri, installare un pavimento anti-trauma in corrispondenza dei giochi, installare attrezzi fitness inclusivi. L'importo forfettario di **96.000,00** euro è stato definito con interventi in n.3 aree verdi (ad es. presso i parchi in via Malipiero, o in Contrada Bernardi, o in Via Da Ponte, o in via Cavin dei Cavai, o in via Verdi) e costo medio di 32.000,00 Euro/ cad.

AREE VERDI /cad.	*costo forfettario*
- Vialetto in betonelle a secco	12.000,00 €
- Giochi e attrezzature	10.000,00 €
- Pavimento anti trauma	10.000,00 €
	32.000,00 €

B4 Rimozione scalini/gradini in corrispondenza dei percorsi e luoghi turistici

Importo forfettario a corpo di **6.000,00 euro** per raccordare i dislivelli nei percorsi, con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito prevedendo di raccordare ca 20 piccoli scalini nelle vie rilevate che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati (v. parte 2).

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

B5 l'orientamento (linee guida e totem informativi)[4]

Importo forfettario a corpo di **12.000,00 euro** per la posa di segnali podotattili negli attestamenti degli attraversamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali e servizi rilevanti (Municipio, scuole, biblioteca, zona con negozi, ecc.), presso le fermate TPL più frequentate e presso le piazze e le parrocchie.

L'importo è stato definito prevedendo la posa di ca. 100,0 metri lineari di linee guida podotattili e n.1 mappa tattile e/o multimediale[5] da collocare nel centro storico.

B6 Comfort percorsi: panchine, corrimano e alberatura

Importo forfettario a corpo di **25.000,00** euro per installare corrimani nei tratti in salita del centro storico e ca. 50 panchine e/o alberature nei parchi attrezzati e lungo le strade (ad es. via san Giorgio, piazzale dell'ospedale, Piazza Fantinel, o parco via Chiesa a San Apollinare) per aumentare comfort e fruibilità dei principali percorsi pedonali. Si considera il costo forfettario (fornitura e installazione) di 450,00 Euro/cadauna.

B7 Azioni di comunicazione[6] e accompagnamento per la mobilità attiva

Importo forfettario a corpo di **4.000,0**0 euro (ca. 1,4% della somma degli interventi B) per realizzare azioni di sensibilizzazione e informazione e sostegno ad eventi che rientrano negli obiettivi del PEBA riguardanti l'accessibilità e l'inclusione organizzati anche da altri enti locali.

1.3. Somme a disposizione

Il quadro economico contiene un capitolo di spesa per il costo dell'IVA 4%[7], e le spese tecniche e amministrative (attivazione, progettazione e gestione interventi) quantificata al 8% sugli interventi, oltre a una quota c.a 1% per imprevisti. L'importo corrisponde a 119.475,00 Euro.

[4] Comprende l'installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni nei marciapiedi.

[5] Opportuno chiedere l'omologazione a I.N.M.A.C.I (Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi ed Ipovedenti); la mappa informativa va posizionata in un luogo di facile intercettazione.

[6] Opportuno predisporre informazioni riguardanti il grado di accessibilità del centro storico e altri luoghi di attrazione turistica, per agevolarne la visita.

[7] L'IVA agevolata al 4% è normata dal Dpr n. 633/1972 - Tabella A, Parte II, punto 41-ter, ed è applicata per *"la realizzazione di opere direttamente finalizzate al superamento o eliminazione delle barriere architettoniche"*.

Un intervento per "migliorare l'accessibilità" potrà comprendere opere riconducibili alle b.a. ed altre che concorrono ugualmente all'accessibilità ma che non sono qualificabili come e.b.a.

Ad es. in un attraversamento pedonale, l'inserimento di segnali podotattili e scivoli avranno IVA al 4%, invece la segnaletica orizzontale e verticale e/o l'illuminazione avranno IVA standard. Il quadro economico dell'intervento prevederà un'articolazione che consenta la diversa applicazione dell'IVA per le opere realizzate.

1.4. Quadro economico

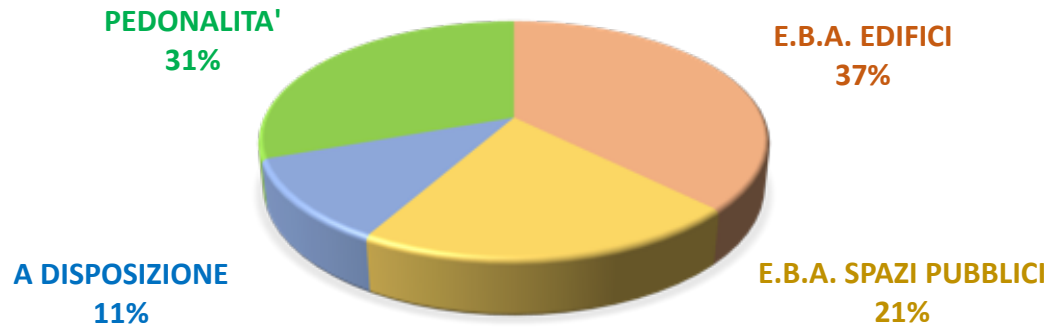
Sulla base dei computi è definito il quadro economico con costo totale di Euro 1.056.000,00.

A	*INTERVENTI E.B.A. LOCALIZZATI*	
A1	*E.B.A. EDIFICI*	416.980,00 €
A2	*E.B.A. PERCORSI PEDONALI*	231.756,00 €
	TOTALE INTERVENTI	**648.736,00 €**

B	*INTERVENTI PER LA FRUIBILITA' PEDONALE (FORFAIT)*	
B1	*Moderazione del traffico (Z30, segnaletica...)*	80.000,00 €
B2	*Accessibilità e fruibilità delle fermate TPL*	117.000,00 €
B3	*Accessibilità e fruibilità delle aree verdi/parchi*	96.000,00 €
B4	*Rimozione puntuale di scalini nei percorsi e negli attraversamenti*	6.000,00 €
B5	*Orientamento (linee guida, segnali podotattili, mappe tattili)*	12.000,00 €
B6	*installazione panchine, corrimani, alberature*	25.000,00 €
B7	*Formazione e comunicazione (1,4% azioni C)*	4.000,00 €
	TOTALE INTERVENTI PEDONALITA'	**340.000,00 €**

C	*SOMME A DISPOSIZIONE PER GLI INTERVENTI*	
C1	*IVA 4% su A e B*	39.549,44 €
C2	*SPESE TECNICHE E AMMINISTRATIVE 8% su A e B*	79.098,88 €
C3	*Imprevisti e arrotondamento 1% su A*	6.615,68 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	**125.264,00 €**

A+B+C	COSTO TOTALE	**1.114.000,00 €**



2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione e risorse

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

- l'accantonamento del 10% del contributo "oneri di urbanizzazione e sanzioni amministrative", in attuazione dell'art. 9 della L.R. 16/2007[8], che nell'ultima annualità del Comune di Asolo corrisponde a € 19.972,00 euro**.**
- finanziamenti specifici correlati a bandi (regionali, nazionali, europei) per l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.
- quota parte per asfaltature e segnaletica stradale, per gli interventi eseguiti nei percorsi pedonali.

Gli interventi e.b.a. dipendono dal settore Lavori pubblici e faranno riferimento all'area "Lavori pubblici, manutenzioni, patrimonio", ma ad essa si possono affiancare altre aree, come ad esempio lo "sport", la "mobilità", la "comunicazione-formazione" (v. cap. "Azioni di supporto e accompagnamento").

In via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA risulta essere di Euro 105.600,00; la seguente tabella indica i possibili capitoli del bilancio annuale per dare attuazione al piano nel decennio 2024-2033.

CAPITOLI ANNUALI DI BILANCIO PER INTERVENTI E.B.A.

A) contributo costruzione e sanzioni edilizie-urbanistiche	B) finanziamenti specifici	C) asfaltature e segnaletica stradale	**SOMMA**
19.600,00 €	51.800,00 €	40.000,00 €	**111.400,00 €**
18%	46%	36%	**100%**

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

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

PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A.

anno	EDIFICI		SPAZI PUBBLICI		FRUIBILITA' PEDONALE		SOMMA
2024	Ex scuola servizi sociali; Cimitero monumentale.	95.620,00 €	–	- €	Comunicazione	4.000,00 €	**99.620,00 €**
2025	Ambulatorio e Cimitero di Pagnano, Scuola infanzia.	61.800,00 €	Centro storico ASOLO.	16.970,00 €	Moderazione traffico 1	20.000,00 €	**102.164,00 €**
2026	Castello.	43.300,00 €	via Tiziano CASELLA.	22.537,50 €	Moderazione traffico 2	20.000,00 €	**101.976,00 €**
2027	Altri edifici mediamente prioritari.	98.250,00 €	–	- €	–	- €	**98.250,00 €**
2028	–	- €	via Cavin dei cavai VILLA; P. Fantinel PAGNANO; vie interne CASELLA.	56.750,00 €	Rimozione scalini, Aree verdi 1, Orientamento 1	44.000,00 €	**98.720,00 €**
2029	–	- €	via Malombra S. APOLLINARE.	31.912,50 €	Aree verdi 2	64.000,00 €	**94.636,00 €**
2030	–	- €	via Calderon e via della Sega VILLA; Contrada Bernardi PAGNANO.	26.225,00 €	Panche e alberi 1, Fermate TPL1,	71.000,00 €	**96.776,00 €**
2031	–	- €	–	- €	Panche e alberi 2, Fermate TPL2, Orientamento 2, Moderazione traffico 3	97.000,00 €	**97.000,00 €**
2032	Edifici non prioritari.	52.280,00 €	Via Tuna CASELLA.	24.750,00 €	Moderazione traffico 4	20.000,00 €	**96.040,00 €**
2033	Edifici non prioritari.	65.730,00 €	via Galilei e via Giorgione CASELLA.	39.400,00 €	–	- €	**103.554,00 €**
		416.980,00 €		218.545,00 €		340.000,00 €	**988.736,00 €**

La programmazione considera la **spesa media annua di Euro 98.873,60** (a cui occorre aggiungere 12.526,40€ per IVA e spese tecniche). La presente tabella è indicativa in quanto gli interventi verranno definiti annualmente dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse disponibili.

Soggetti coinvolti

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

INTERVENTI EBA

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

2.2. Attuazione e governance

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

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

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

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

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

2.3 Possibili interventi correlati al piano

Gli interventi "correlati al PEBA" sono da intendersi come azioni di supporto promosse dall'amministrazione comunale relative a servizi o azioni educative e formative che integrano gli interventi e.b.a.

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

- Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva[9], aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, acqua, telefonia).
- Nomina di un tecnico-referente comunale per l'attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudo per gli aspetti relativi all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.

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

b) Inserimento di giochi inclusivi con interventi di completa fruibilità in un parco attrezzato e realizzazione di un percorso sensoriale ad esempio nel parco situato in via della Rimembranza, altri interventi consigliati per migliorare la fruibilità nei parchi attrezzati.

Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole locali in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni, esperti, e referenti tecnici comunali (1/2 workshop sui temi della fruibilità dei parchi e del comfort ambientale).

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

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

d) Servizio assistenza intercomunale e comunicazione inclusiva

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

[9] E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale e con la partecipazione della Soprintendenza e degli Ordini professionali interessati.

Prevedere anche delle visite del centro storico in linguaggio LIS o altri sistemi di software traduttore simultaneo presso la Proloco, gli ambulatori e gli sportelli aperti al pubblico.

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

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

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

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

g) Studio per la messa in servizio di navette elettriche accessibili o "golf car" per agevolare la visita di Asolo e gli spostamenti per il trasporto con persone anziane con problemi di deambulazione e le persone disabili in carrozzina.

Azione da valutare e realizzare ev. con altri comuni e borghi situati in collina per agevolare lo spostamento di un'utenza con difficoltà motoria e persone anziane in un territorio con luoghi panoramici di scarsa accessibilità e percorribilità (assenti percorsi protetti e dislivelli)[10] e per consentire ai visitatori più vulnerabili di spostarsi anche nei luoghi poco raggiungibili.

2.4. Possibili indicatori per il monitoraggio del piano

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

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

[10] Le navette potrebbero anche essere usate dalle scuole per le gite locali e dai visitatori.

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

n.	INDICATORI	MISURA 2024	MISURA SUCCESSIVA
1.	Spese per interventi di Eliminazione barriere architettoniche e accessibilità		
2.	Spese per interventi di "sicurezza pedonale"		
3.	Spese per realizzazione marciapiedi e percorsi ciclopedonali		
4.	N. interventi di accessibilità nei parchi (vialetti)		
5.	N. giochi inclusivi installati nelle aree verdi		
6.	N. vie riqualificate con arredo verde (alberature, aiuole, illuminazione Led, ecc.) per comfort ambientale		
7.	N. percorsi pedonali in sicurezza con separazione corsia stradale (cordoli, parapetti, segnaletica)		
8.	N. scivoli presenti all'ingresso nei negozi		
9.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi		
10.	N. attraversamenti sicuri		
11.	N. vie con limite di velocità a 30 kmh		
12.	N. cassonetti ricollocati		
13.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma		
14.	N. fermate bus accessibili e fruibili		
15.	N. panchine installate		
16.	N. utenti disabili e anziani che prendono il bus		
17.	Edifici comunali: interventi di rimozione barriere architettoniche		
18.	N. allievi iscritti Pedibus		
19.	N. Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate		
20.	N. corsi di formazioni (Progettazione universale) a cui hanno partecipato i tecnici comunali		
21.	N. Incontri svolti con la Consulta "Salute e accessibilità"		
22.	… …		

APPENDICE
LINEE GUIDA E METODOLOGIA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI

Gli interventi negli spazi urbani previsti nel PEBA sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale[11] che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, identificazione pedonale, sicurezza e comfort.

In ambito urbano, l'operazione preliminare consiste nell'individuare i percorsi pedonali presenti in un determinato tratto stradale; il percorso non necessariamente corrisponde con il marciapiede ma può anche essere costituito dalla banchina stradale.
Individuato il percorso pedonale (o la sua assenza) si valuta la condizione di percorribilità e di sicurezza considerando:

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

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

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

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

1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

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

PALETTI PARAPEDONALI per individuazione zona di attestamento nell'attraversamento		*Foto: attraversamento con segnali tattilo plantari e paletti con pomello colorato per una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti*
PALETTI FERMATRAFFICO per evitare il parcheggio sulle aree pedonali		*Foto: paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico*
CORDOLI per delimitare la banchina e/o la corsia ciclopedonale		
PAVIMENTAZIONE betonelle o porfido		*Nota: con le pav. stradali in masselli occorre prevedere una velocità automezzi limitata*
ATTRAVERSAMENTI RIALZATI		*L'intervento deve essere accompagnato da apposita progettazione per verificare le condizioni del contesto.*
CHICANES		*L'intervento rientra nelle soluzioni di "MODERAZIONE DEL TRAFFICO"* *Anche in ambito residenziale con strade rettiinee*

2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

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

1.Manutenzione pavimentazione sconnessa Descrizione: presenza di sconnessioni, buche, degrado del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede e che ne compromettano la percorribilità. Intervento: di tipo puntuale a seconda della tipologia; pavimento in masselli (es. betonelle o cubetti porfido): sigillatura fughe degli elementi, e/o ricollocazione elementi; pav. in cemento o asfalto: rifacimento del tappeto d'usura.
2. Installazione segnaletica orizzontale Descrizione: interruzione fisica (dislivello) o visiva in corrispondenza dei passi carrai o nelle intersezioni stradali, o nei passi carrai, o all'ingresso di Z30. L'interruzione visiva è riferita all'assenza improvvisa di una linea guida. Intervento: segnalazione orizzontale, con linee e/o zebrature, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, e segnaletica podotattile.
3. Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale Descrizione: strettezza del percorso su entrambi i lati della via; per garantire la continuità del percorso (a seconda delle risorse disponibili e del contesto) solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via. Intervento: restringimento carreggiata stradale (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi, o con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).
4. Separazione del percorso pedonale (dalla carreggiata [12] o dalla pista ciclabile) Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi in cui il percorso pedonale si svolge nella banchina stradale. Intervento: segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico. Per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni, l'intervento – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale- consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).
5. Realizzazione marciapiedi Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi e con banchine poco percorribili, a causa della limitata larghezza della banchina e/o della scarsa sicurezza del pedone. Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls.
6. Regolarizzazione pendenze Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai solitamente l'accentuata pendenza (trasversale o longitudinale al marciapiede) per il raccordo delle quote costituisce un rischio per le persone in carrozzina (ribaltamento) e per le persone anziane o con problemi sensoriali (rischio d'inciampo e perdita di equilibrio). Intervento: correzione plani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

[12] 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 [13] Descrizione: l'attraversamento pedonale rappresenta il punto critico del percorso in quanto è il luogo delle interferenze con gli autoveicoli e necessita di attenzioni specifiche per la fruibilità, sicurezza e accessibilità. Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo, messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare, inserimento avvisatore acustico nei semafori, installazione di paletti para pedonali, "accorciamento" lunghezza attraversamento con l'avanzamento delle zone di attestamento 'pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata. Ricollocazione di stalli che limitano la visibilità dell'attraversamento. Potenziamento della illuminazione. Il rialzo del marciapiede o la realizzazione di una piattaforma sono particolarmente indicati nei luoghi molto trafficati dai pedoni esposti al traffico (scuole, parrocchie, parchi, ospedali, ecc.).
8. Realizzazione (o rimozione) di attraversamenti pedonali Descrizione: dare continuità ai percorsi, laddove un lato della strada non presenta caratteristiche di accessibilità e sia necessario cambiare lato del percorso e/o laddove sia necessario connettere tra loro i percorsi pedonali. Intervento: realizzazione attraversamento con segnaletica orizzontale e verticale e/o pavimentazione colorata tipo "street-print" e percorso podotattile.
9. Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di velocità[14] Descrizione: con assenza di strade prive di percorsi pedonali (in parcheggi, lottizzazioni residenziali, vie strette del centro storico, strade rurali), in aree ad alta frequentazione pedonale, è opportuno intervenire con la "moderazione del traffico" per favorire un diverso uso della carreggiata, in cui l'utenza più debole abbia la priorità sugli automezzi. Intervento: installazione segnaletica orizzontale e verticale, modifiche della sezione stradale quali restringimento carreggiata, installazione dossi/ rallentatori, allargamento puntuale marciapiedi. Collocazione di elementi di arredo o vegetazionale (aiuole, siepe, alberature, ecc.).

3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili

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

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

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

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

[14] Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".

- il comportamento che gli altri adoperano.

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

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti [15]

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

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

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

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

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

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

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

diverso sul pavimento (la fascia dovrebbe essere posta ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino) e fornite di corrimani installati su entrambi i lati.

Segnali tattili[16]: il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

- "direzione rettilinea" (superficie con righe in rilievo), utilizzato in modo da essere intercettato trasversalmente al percorso.

- "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" (superficie con bolle in rilievo), utilizzato solitamente nell'area di attestamento dell'attraversamento onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale.

Orientamento delle persone sorde-mute

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

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità e l'immediata lettura dell'ambiente urbano portano beneficio a tutti ed in

[16] ***"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 "ricetrasmettitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepiti 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.

particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

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



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

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

Il piano prevede la posa di segnali tattilo plantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse[17].

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

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

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

[17] L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.

4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali

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

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

Complanarità

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

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

Nelle superfici con acciottolato o cubetti in porfido, le sconnessioni dei giunti o l'eccessivo rilievo dei ciottoli possono rappresentare una fonte di pericolo per una persona in carrozzina. Dal punto di vista progettuale, si dovrebbe impiegare tale materiale solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità[18].

Masselli o asfalto stampato

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

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

della strada[19]. Tale pavimentazione può essere realizzata solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità visiva e tattile al percorso pedonale.

5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25 % ed il 30%)[20]. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che numerosi pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento malgrado tutti i rischi intercorsi. Infine, si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare alcune abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.
Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o relativamente anziana. Per un automobilista, i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare. Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti o intersezioni comportano una lunghezza o una geometria stradale troppo ampia o riportano una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

Attraversamenti pedonali e zone 30

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

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

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

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,
Art. 3, comma 1, punto 3 «Attraversamento pedonale: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli».
Art. 40 comma 11 "Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi."
Art. 158, comma 1, lettera g «La fermata e la sosta sono vietate: [...] sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime».
Art. 191, comma 4, «per la mancata precedenza al pedone è prevista una sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».
Dm 236/89
art. 4.2.1. "Ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporsi rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote."

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

Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

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

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

Riduzione lunghezza

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

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

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




Attraversamento con "isola salvagente" e attraversamento rialzato

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

Il rialzo dell'attraversamento è anche una soluzione al beneficio delle persone ipovedenti/non vedenti per attraversare in sicurezza.

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

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


Attraversamento colorato


Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione


Illuminazione "smart"


illuminazione perimetrata

Impianti semaforizzati

Gli attraversamenti semaforizzati vanno attrezzati con i seguenti dispositivi:

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

Paletti (o transenne) parapedonali

La funzione del paletto pedonale è molteplice:

- delimitare fisicamente un'area pedonale;
- impedire la sosta e il transito degli automezzi;

- fornire un supporto-appoggio al pedone.

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

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

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

6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico

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

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

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

La tutela del pedone e la "Carta Europea dei diritti del pedone"

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

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

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

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

Isole ambientali e Z30 o Z20

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

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

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

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



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

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

Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

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

Le **zone 30** (*calm traffic*)

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

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

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






Woonerf ovvero spazio condiviso

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

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

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

L’introduzione delle Zone 30 va sostenuta con una campagna informativa e di sensibilizzazione per accrescere l'efficacia delle misure e prevenire eventuali incidenti.
Lo svolgimento di un dibattito pubblico e di una campagna di comunicazione può facilitare l’introduzione di Z30; opportuno a tal riguardo prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti.
L'installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici, per accertare la velocità dei veicoli, emettere sanzioni nel caso di eccessi di velocità ed eventualmente introdurre ulteriori misure o rimuovere alcune infrastrutture inutili.

Misure di controllo velocità per le zone 30

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

Interferenza pedoni/ciclisti

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

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

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

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

Nuovo Codice della Strada [21]

Le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico vengono classificate come ***'strada scolastica'.***
Su queste strade i comuni provvederanno a "stabilire limitazioni alla circolazione almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni", adottando almeno una di queste misure:
-limite di velocità di 30 km/h o inferiore;
-introduzione di zona a “traffico limitato”.

[21] Vedi proposta CdD del 12/7/2019 di modifica all’art.3 del Nuovo Codice della Strada.

ALLEGATI

A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici

A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)

A3. Linee guida per la realizzazione di fermate bus acessibili

A4. Questionari su accessibilità e barriere architettoniche ad Asolo

ALLEGATO 1

CRITERI VAL. ACCESSIBILITÀ, SICUREZZA, ORIENTAMENTO
NEGLI SPAZI PUBBLICI

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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

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

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

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

GIALLO-VERDE

- Arredo che intralcia il percorso ma non impedisce la percorribilità e non determina insicurezza.
- Limitare e piccole sconnessioni
- Z30 o 20 in un'area storica pavimentata, a senso unico e con rispetto della velocità.

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI

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

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

VERDE: a norma

INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

- Presenza scalini o dislivelli > 2/2,5 cm.
- Degrado rilevante dell'attraversamento (buche, disconnessioni...).
- Attraversamento lungo.
- Insicurezza del pedone con traffico sostenuto e veloce.
- Assenza attraversamento in un'area centrale o molto frequentata dai pedoni.
- Sovradimensionamento dell'incrocio/attraversamento rispetto al contesto: incrocio da riqualificare (a misura di pedoni).
- Assenza di linee guida per gli ipo/non vedenti nelle seguenti tipologie di strade con un traffico moderato:

a. vie importanti molto frequentate (centro, parrocchie, piazze, attorno alle scuole, stazioni Fs e bus, servizi, commerciali);

b. vie ubicate in zone residenziali con funzione di collegamento;

c. vie ubicate in zone residenziali molto trafficate per la presenza di servizi importanti (es. supermercati, uffici, scuole, chiese...).

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.

ALLEGATO 2

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

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

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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

ALLEGATO 3

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

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS[1]

RIFERIMENTI NORMATIVI

L'accessibilità delle fermate di TPL si richiama alla normativa sull'eliminazione delle barriere architettoniche e sul divieto delle discriminazioni (Legge n. 104/1992, DPR n. 503/1996, Convenzione ONU 2009, Legge n. 67/2006).
Inoltre la Legge Europea[2] sancisce che I passeggeri disabili, che viaggiano in autobus, usufruiscono di diritti nel trasporto a lunga percorrenza. Il regolamento prevede non solo il trasporto non discriminatorio di persone disabili, ma anche l'accesso per persone con mobilità ridotta (PMR). Il regolamento invita i comuni e le aziende di trasporto pubblico a prestare attenzione alla progettazione delle infrastrutture e/o all'acquisto di nuovi veicoli in grado di garantire l'accessibilità.

A livello tecnico le norme fanno riferimento[3]:

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

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

TPL e ruoli gestionali

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

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

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

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

ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

RICONOSCIBILITÀ: la palina/pensilina di fermata e il logo dell'esercente identificano il servizio ed il punto di accesso al sistema di TPL;
ACCESSIBILITÀ: alla fermata si deve poter accedere agevolmente e secondo percorsi ben identificati, privi di ostacoli e barriere architettoniche;
SICUREZZA: il posizionamento della fermata deve assicurare idonee condizioni di sicurezza per i clienti in attesa e nella fase di entrata/uscita dal bus;
COMFORT: la dotazione di pensilina per il riparo da sole, pioggia e intemperie, provvista di panchina ed illuminata la notte, costituisce un fattore di rilevante importanza dal punto di vista del cliente.

INDICAZIONI PROGETTUALI

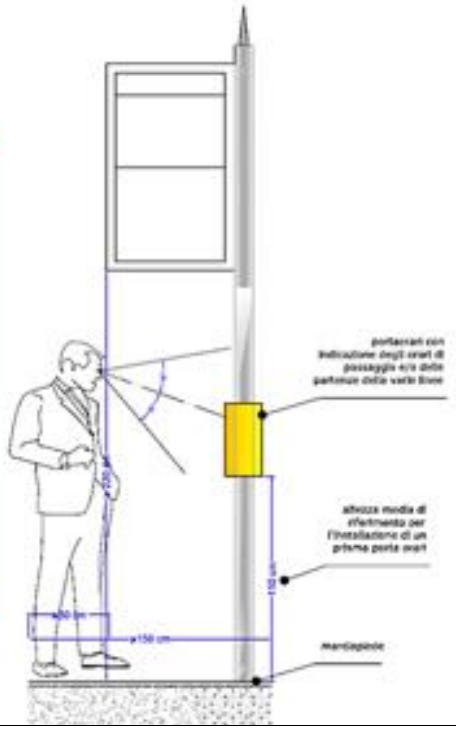
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

INDICAZIONI GEOMETRICHE

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

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

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



FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA



DESIGN:

Coerenza tra tutte le fermate

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

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

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

ILLUMINAZIONE

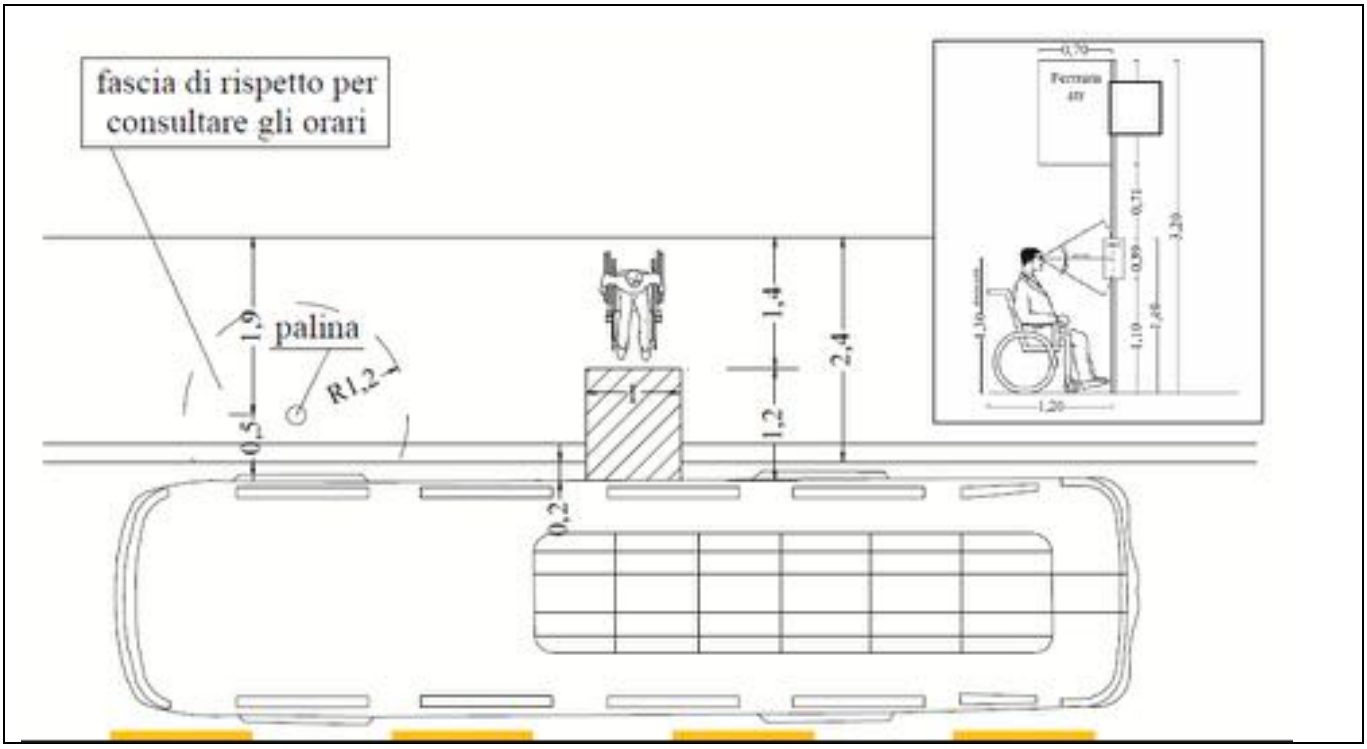
Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA



ALLEGATO 4

QUESTIONARIO SU ACCESSIBILITÀ, SICUREZZA, ORIENTAMENTO

Allegato 3
SEGNALAZIONI RICEVUTE

MAIL

Inviato: Sabato, 16 settembre 2023 12:29:10
Oggetto: Segnalazione borire architettoniche

Buongiorno, di seguito vi segnalo le barriere architettoniche del centro storico che io ho riscontrato.

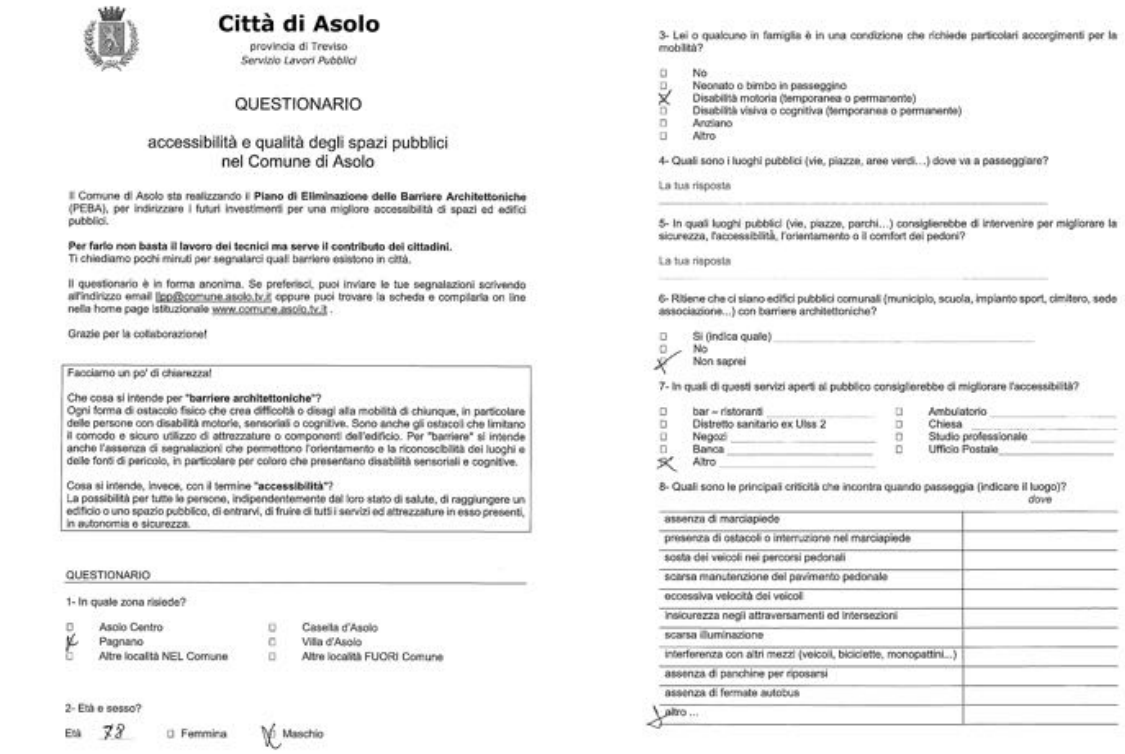
Ex scuole elementari CS (dove si va a votare) non accessibile
Salita al castello CS

Parcheggi per disabili CS pochi e poco accessibili e non presenti nella zona EST (via Marconi, galero, Pietro bembo)

Difficoltà nell' accedere alla piazzate della posta CS

QUESTIONARI CARTACEI

1



Città di Asolo
provincia di Treviso
Servizio Lavori Pubblici

QUESTIONARIO

accessibilità e qualità degli spazi pubblici
nel Comune di Asolo

Il Comune di Asolo sta realizzando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per una migliore accessibilità di spazi ed edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini.
Ti chiediamo pochi minuti per segnalarci quali barriere esistono in città.

Il questionario è in forma anonima. Se preferisci, puoi inviare le tue segnalazioni scrivendo all'indirizzo email llpp@comune.asolo.tv.it oppure puoi trovare la scheda e compilarla on line nella home page istituzionale www.comune.asolo.tv.it .

Grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per **"barriere architettoniche"**?
Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano il comodo e sicuro utilizzo di attrezzature o componenti dell'edificio. Per "barriere" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende, invece, con il termine **"accessibilità"**?
La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico, di entrarvi, di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti, in autonomia e sicurezza.

QUESTIONARIO

1- In quale zona risiede?

☐ Asolo Centro
☒ Pagnano
☐ Altre località NEL Comune
☐ Casella d'Asolo
☐ Villa d'Asolo
☐ Altre località FUORI Comune

2- Età e sesso?

Età 38 ☐ Femmina ☒ Maschio

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

☐ No
☐ Neonato o bimbo in passeggino
☒ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
☐ Disabilità visiva o cognitiva (temporanea o permanente)
☐ Anziano
☐ Altro

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

La tua risposta

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

La tua risposta

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

☐ Si (indica quale) _____
☐ No
☒ Non saprei

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

☐ bar – ristoranti _____
☐ Distretto sanitario ex Ulss 2
☐ Negozi _____
☐ Banca _____
☒ Altro _____
☐ Ambulatorio _____
☐ Chiesa _____
☐ Studio professionale _____
☐ Ufficio Postale _____

8- Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia (indicare il luogo)?

	dove
assenza di marciapiede	
presenza di ostacoli o interruzione nel marciapiede	
sosta dei veicoli nei percorsi pedonali	
scarsa manutenzione del pavimento pedonale	
eccessiva velocità dei veicoli	
insicurezza negli attraversamenti ed intersezioni	
scarsa illuminazione	
interferenza con altri mezzi (veicoli, biciclette, monopattini...)	
assenza di panchine per riposarsi	
assenza di fermate autobus	
☒ altro ...	

2

Città di Asolo
provincia di Treviso
Servizio Lavori Pubblici

QUESTIONARIO

accessibilità e qualità degli spazi pubblici
nel Comune di Asolo

Il Comune di Asolo sta realizzando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per una migliore accessibilità di spazi ed edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini.
Ti chiediamo pochi minuti per segnalarci quali barriere esistono in città.

Il questionario è in forma anonima. Se preferisci, puoi inviare le tue segnalazioni scrivendo all'indirizzo email llpp@comune.asolo.tv.it oppure puoi trovare la scheda e compilarla on line nella home page istituzionale www.comune.asolo.tv.it .

Grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per **"barriere architettoniche"**?
Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano il comodo e sicuro utilizzo di attrezzature o componenti dell'edificio. Per "barriere" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende, invece, con il termine **"accessibilità"**?
La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico, di entrarvi, di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti, in autonomia e sicurezza.

QUESTIONARIO

1- In quale zona risiede?

- ☐ Asolo Centro
- ☒ Pagnano
- ☐ Altre località NEL Comune
- ☐ Casella d'Asolo
- ☐ Villa d'Asolo
- ☐ Altre località FUORI Comune

2- Età e sesso?

Età 36 ☒ Femmina ☐ Maschio

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

- ☒ No
- ☐ Neonato o bimbo in passeggino
- ☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
- ☐ Disabilità visiva o cognitiva (temporanea o permanente)
- ☐ Anziano
- ☐ Altro

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

La tua risposta

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

La tua risposta

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

- ☐ Si (indica quale) _____
- ☐ No
- ☒ Non saprei

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

- ☐ bar – ristoranti
- ☒ Distretto sanitario ex Ulss 2
- ☐ Negozi
- ☐ Banca
- ☐ Altro
- ☐ Ambulatorio
- ☐ Chiesa
- ☐ Studio professionale
- ☐ Ufficio Postale

8- Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia (indicare il luogo)?

	dove
assenza di marciapiede	
presenza di ostacoli o interruzione nel marciapiede	
sosta dei veicoli nei percorsi pedonali	
scarsa manutenzione del pavimento pedonale	VIA COGOLLER (PAGNANO)
eccessiva velocità dei veicoli	
insicurezza negli attraversamenti ed intersezioni	
scarsa illuminazione	
interferenza con altri mezzi (veicoli, biciclette, monopattini...)	
assenza di panchine per riposarsi	
assenza di fermate autobus	
altro ...	

3

Città di Asolo
provincia di Treviso
Servizio Lavori Pubblici

QUESTIONARIO

accessibilità e qualità degli spazi pubblici
nel Comune di Asolo

Il Comune di Asolo sta realizzando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per una migliore accessibilità di spazi ed edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini.
Ti chiediamo pochi minuti per segnalarci quali barriere esistono in città.

Il questionario è in forma anonima. Se preferisci, puoi inviare le tue segnalazioni scrivendo all'indirizzo email llpp@comune.asolo.tv.it oppure puoi trovare la scheda e compilarla on line nella home page istituzionale www.comune.asolo.tv.it .

Grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per **"barriere architettoniche"**?
Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano il comodo e sicuro utilizzo di attrezzature o componenti dell'edificio. Per "barriere" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende, invece, con il termine **"accessibilità"**?
La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico, di entrarvi, di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti, in autonomia e sicurezza.

QUESTIONARIO

1- In quale zona risiede?

- ☐ Asolo Centro
- ☐ Pagnano
- ☐ Altre località NEL Comune
- ☐ Casella d'Asolo
- ☐ Villa d'Asolo
- ☒ Altre località FUORI Comune

2- Età e sesso?

Età 56 ☐ Femmina ☒ Maschio

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

- ☐ No
- ☐ Neonato o bimbo in passeggino
- ☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
- ☒ Disabilità visiva o cognitiva (temporanea o permanente)
- ☒ Anziano
- ☐ Altro

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

La tua risposta
CENTRO STORICO - CIMITERO

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

La tua risposta
CIMITERO

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

- ☒ Si (indica quale) COMUNE - CIMITERO
- ☐ No
- ☐ Non saprei

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

- ☐ bar – ristoranti
- ☐ Distretto sanitario ex Ulss 2
- ☒ Negozi
- ☐ Banca
- ☐ Altro
- ☒ Ambulatorio
- ☐ Chiesa
- ☐ Studio professionale
- ☒ Ufficio Postale

8- Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia (indicare il luogo)?

	dove
assenza di marciapiede	
presenza di ostacoli o interruzione nel marciapiede	
sosta dei veicoli nei percorsi pedonali	
scarsa manutenzione del pavimento pedonale	
eccessiva velocità dei veicoli	
insicurezza negli attraversamenti ed intersezioni	
scarsa illuminazione	
interferenza con altri mezzi (veicoli, biciclette, monopattini...)	
assenza di panchine per riposarsi	
assenza di fermate autobus	
altro ...	

4



Città di Asolo
provincia di Treviso
Servizio Lavori Pubblici

QUESTIONARIO

accessibilità e qualità degli spazi pubblici
nel Comune di Asolo

Il Comune di Asolo sta realizzando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per una migliore accessibilità di spazi ed edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini.
Ti chiediamo pochi minuti per segnalarci quali barriere esistono in città.

Il questionario è in forma anonima. Se preferisci, puoi inviare le tue segnalazioni scrivendo all'indirizzo email ilpp@comune.asolo.tv.it oppure puoi trovare la scheda e compilarla on line nella home page istituzionale www.comune.asolo.tv.it .

Grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per **"barriere architettoniche"**?
Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano il comodo e sicuro utilizzo di attrezzature o componenti dell'edificio. Per "barriere" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende, invece, con il termine **"accessibilità"**?
La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico, di entrarvi, di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti, in autonomia e sicurezza.

QUESTIONARIO

1- In quale zona risiede?

- ☐ Asolo Centro
- ☐ Pagnano
- ☐ Altre località NEL Comune
- ☐ Casella d'Asolo
- ☐ Villa d'Asolo
- ☒ Altre località FUORI Comune

2- Età e sesso?

Età 51 ☒ Femmina ☐ Maschio



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

- ☒ No
- ☐ Neonato o bimbo in passeggino
- ☐ Disabilità motoria (temporanea o permanente)
- ☐ Disabilità visiva o cognitiva (temporanea o permanente)
- ☐ Anziano
- ☐ Altro

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

La tua risposta
CENTRO STORICO – SALITA ROCCA – IL SENTIERO

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

La tua risposta
SEDE SERVIZI SOCIALI -> RAMPA DI ACCESSO

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

- ☒ Si (indica quale) SEDE SERVIZI SOCIALI
- ☐ No
- ☐ Non saprei

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

- ☐ bar – ristoranti
- ☐ Distretto sanitario ex Ulss 2
- ☐ Negozi
- ☐ Banca
- ☒ Altro
- ☐ Ambulatorio
- ☐ Chiesa
- ☐ Studio professionale
- ☐ Ufficio Postale

8- Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia (indicare il luogo)?

	dove
assenza di marciapiede	
presenza di ostacoli o interruzione nel marciapiede	VIA FOSCOLO
sosta dei veicoli nei percorsi pedonali	CENTRO STORICO
scarsa manutenzione del pavimento pedonale	CENTRO STORICO
eccessiva velocità dei veicoli	
insicurezza negli attraversamenti ed intersezioni	
scarsa illuminazione	
interferenza con altri mezzi (veicoli, biciclette, monopattini...)	CENTRO STORICO
assenza di panchine per riposarsi	
assenza di fermate autobus	
altro ...	

QUESTIONARI ON-LINE

In quale zona risiede	
ASOLO CENTRO	2
PAGNANO	4
CASELLA	1
SANT'APOLLINARE	0
VILLA D'ASOLO	3
Altre località NEL Comune	3
Altre località FUORI dal Comune	3
	16

Lei o qualcuno in famiglia è in una condizione che richiede particolari accorgimenti per la mobilità	
No	7
Neonato o bimbo in passeggino	3
Disabilità motoria (temporanea o permanente)	2
Disabilità visiva o cognitiva (temporanea o permanente)	1
Anziano	2
Altro	1
	16

Quali sono i luoghi pubblici (vie, piazze, aree verdi…) dove va a passeggiare	
Centro Storico XXXXXXXX	
Sentieri e pista cilcosportiva XX	
Itinerario lungo il Muson XX	
San martino	
Via del Torretto	
Piazze e vie paesane	
Parchi gioco	
Cimitero monumentale	

In quali luoghi pubblici (vie, piazze, parchi…) consiglierebbe di intervenire per migliorare la sicurezza, l'accessibilità, l'orientamento o il comfort dei pedoni
Centro storico XXX
Via ForestuzzoXX
San Gottardo - Via Sottocastello - Accesso Castello Regina Cornaro
Foresto di Pagnano
Al ponte di Pagnano accesso all'unico bar e condomini dietro il distributore , tirare via la pesa
Piazze e vie paesane
Via Calderon zona bocciofila marciapiede dissestati
centro storico (ad esempio via Canova), magari evidenziando con segnaletica orizzontale degli spazi in cui poter passare
Cimiteri

Ritiene che ci siano edifici pubblici comunali (municipio, scuola, impianto sport, cimitero, sede associazione...) con barriere architettoniche
Servizi Sociali XXXXX
Cimitero monumentale XX
Cimitero S.Apollinare
Castello e Teatro XX
Cimitero Pagnano con scale
Manca passaggio pedonale tra il parcheggio della casa del giovane di Villa d'Asolo e il parcheggio lato opposto con relative pedane nei marciapiedi.
Comune
Scuola materna

In quali di questi servizi aperti al pubblico consiglierebbe di migliorare l'accessibilità	
bar-ristoranti	7
distretto sanitario	5
ufficio postale	5
negozi	4
ambulatorio	3
chiesa	1

Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia	
assenza di marciapiede	9
presenza di ostacoli o interruzione nel marciapiede	8
scarsa manutenzione del pavimento pedonale	6
assenza di panchine per riposarsi	6
sosta dei veicoli nei percorsi pedonali	5
insicurezza negli attraversamenti ed intersezioni	3
assenza parcheggi	2
scarsa illuminazione	2
interferenza con altri mezzi (veicoli, biciclette, monopattini...)	1
eccessiva velocità dei veicoli	1
assenza di fermate autobus	1
mancanza bagni pubblici	1