



Comune di San Michele al Tagliamento - VE

---

# PEBA

Piano per l'Eliminazione delle **B**arriere **A**rchitettoniche



## 1 - RELAZIONE GENERALE

Dicembre 2024

Professionisti incaricati



urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Comune di S. Michele al T.

Sindaco  
Resp. Uff. LL.PP.  
Ref. PEBA

Flavio Maurutto  
arch. Wanda Antoniazzi  
arch. Jaqueline Caissutti

---





Comune di S. Michele al T.	Resp. Area tecnica arch. Wanda Antoniazzi Ref. PEBA arch. Jaqueline Caissutti Servizio LL.PP. arch. Enrico Bivi
Progettisti	arch. Aldo Scarpa urb. Murielle Drouille-Scarpa
Collaboratori	dott. Davide Calefato dott. Sebastiano Baldan

---

stampato il 21/12/2024



## INDICE

Premessa	5
<b>PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI</b>	<b>7</b>
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	15
2.1. Contesto geografico e dati demografici	15
2.2. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e i programmi urbani	16
3. Obiettivi, strategie, partecipazione	22
3.1. Obiettivi e strategie	22
3.2. Partecipazione	24
4. Ambito d'indagine	27
<b>PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'</b>	<b>31</b>
1. Valutazione accessibilità ambito urbano	33
1.1. Percorsi pedonali	33
1.1.1. Sicurezza pedonale nelle strade	33
1.1.2. Criticità	40
1.2. Piazze, parchi e aree verdi attrezzate	42
1.3. Lungomare e spiagge	45
1.4. Percorsi eco-turistici nel litorale	46
2. Mobilità "intermodale"	50
2.1. Parcheggi riservati	50
2.2. Fermate TPL	53
2.3. Imbarcaderi turistici	58
3. Valutazione accessibilità ambito edilizio	59
3.1. Edifici comunali	59
3.2. Altri servizi pubblici (non comunali)	61
4. Priorità d'intervento	67
4.1. Edifici comunali	67
4.2. Percorsi pedonali	68
<b>PARTE 3 - INTERVENTI: COMPUTI, PROGRAMMAZIONE, ATTUAZIONE</b>	<b>73</b>
1. Quantificazione interventi	75
1.1. Interventi localizzati	75
1.2. Interventi diffusi per l'accessibilità urbana e la sicurezza pedonale	76
1.3. Quadro economico	81
2. Finanziamento e programmazione	82
2.1. Finanziamento	82
2.2. Spesa annua e programmazione	82



3. Attuazione	85
3.1. Soggetti coinvolti	85
3.2. Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati)	87
3.3. Monitoraggio e indicatori	89

---

APPENDICE - LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI

---

1. Identificazione dei percorsi pedonali	92
2. Tipologia interventi	94
3. Segnaletica per le persone disabili e Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA)	96
4. Marciapiedi e pavimentazioni	102
5. Attraversamenti pedonali	103
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico	107

---

ALLEGATI

---

A1. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	
A2. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto	





## Premessa

Il Comune di San Michele al Tagliamento ha affidato l'incarico per la progettazione del P.E.B.A. con Determina n.303 del 26/03/2024, ed è stato ammesso a contributo regionale di cofinanziamento per la progettazione del PEBA con Decreto della Regione Veneto n. 22 del 1/6/2023.

I sopralluoghi-rilievi sono stati svolti tra i mesi di Aprile e Settembre 2024 e le altre attività la redazione del piano sono state le seguenti:

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

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

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

- conoscere il contesto territoriale;
- individuare i percorsi pedonali e gli edifici comunali;
- eseguire una ricognizione dei piani e programmi urbani:
  - PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
  - PAT
  - PIANO DELL'ACQUA
  - REGOLAMENTI EDILIZIO
  - PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)



- PIANO PARTICOLAREGGIATO DELL'ARENILE
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)
- PIANO PER IL CONTENIMENTO COMUNALE DELL'ILLUMINAZIONE PUBBLICA (PICIL)
- PROGRAMMAZIONE TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI

La parte 2 illustra le attività di rilievo e la definizione delle priorità d'intervento.

La parte 3 quantifica gli interventi, la loro programmazione e le possibili attività di monitoraggio e realizzazione

Il PEBA è composto dai seguenti documenti:

- 1 RELAZIONE GENERALE
- 2 AMBITO URBANO, RILIEVI
- 3 AMBITO URBANO, MAPPATURA
- 4 AMBITO URBANO, INTERVENTI
- 5 EDIFICI
- 6 \_Quadro economico e programmazione.xls



*Parco Lido dei Pini, Bibione*





## PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





## 1. Riferimenti normativi e destinatari

### ***Riferimenti normativi***

#### Convenzione ONU

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

#### UE

European Accessibility Act del 27 giugno 2019/n. 882, Legge Europea sull'Accessibilità, sui requisiti di prodotti e servizi.

UNI/PdR 131 : certificazione accreditata sull'accessibilità di strutture ricettive, stabilimenti termali e balneari, impianti sportivi.<sup>1</sup>

UNI ISO 21902:2022: requisiti e linee guida per un "turismo accessibile per tutti"

#### Costituzione italiana. Articolo 3

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

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

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

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

#### Legge 104/1992, art. 24, comma 9

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

---

<sup>1</sup> I parametri del Sistema di certificazione accreditata riguardano diversi ambiti: trasporto; spazi turistici urbani e rurali; attività ricreative; MICE (Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions); strutture ricettive; food & beverage; impianti sportivi.



Note. La legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.

Nota 2: tale legge è anche il principale riferimento per l'assistenza, l'integrazione sociale ed e i diritti delle persone handicappate.

#### Legge Quadro 13/1989

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

#### REGIONE VENETO

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

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

#### Regolamento Edilizio comunale approvato (novembre 2020)

- art 46. Piazze e aree pedonali.
- art. 47 Passaggi pedonali e marciapiedi.

### **Cos'è il PEBA**

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici ed è finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità della vita rendendo gli spazi accessibili e fruibili a tutti. Il piano va aggiornato periodicamente in concertazione con i settori della pianificazione urbana e dei lavori pubblici, per le implicazioni riguardanti la mobilità, e con l'assessorato alle politiche sociali per il coinvolgimento di portatori d'interesse e l'attivazione di sinergie su progetti territoriali, commerciali, sportivi, culturali ed ambientali.

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero Piano di Accessibilità Urbana o "Pediplan", è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo dei percorsi pedonali e come uno strumento per qualificare e rendere continua e sicura la rete dei percorsi. L'attuazione del Pediplan è finalizzata a migliorare la sicurezza stradale e a facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola/ panificio/ farmacia/ lavoro/ parco/ casa, ecc.).

### **Destinatari**

I destinatari del PEBA sono le persone con disabilità fisica, sensoriale, cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre "categorie "deboli" di popolazione, quali ad esempio i

cardiopatici, le persone in sovrappeso, le persone in convalescenza. Poiché nel corso della vita qualsiasi individuo si ritrova ad affrontare condizioni temporanee di “diversa abilità”, gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche vanno a beneficio di tutti i cittadini.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

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

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

**Disabilità cognitiva:** limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento e/o relazionarsi socialmente<sup>2</sup>.

#### **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 sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione sempre più anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono per esempio la “camminabilità/ percorribilità pedonale” e la “ciclabilità/ percorribilità in bicicletta” delle aree urbane incoraggiano gli spostamenti a piedi e l'esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali. (traduzione e adattamento a cura degli autori delle LG).

L'ICF<sup>3</sup> (*International Classification of Functioning, Disability and Health* - una terminologia standardizzata per la descrizione della salute della persona secondo un profilo di funzionamento basato sul modello bio-psicosociale) definisce la *disabilità* come *una condizione di salute in un ambiente sfavorevole*. Questo implica che la disabilità emerge quando la condizione di salute di un individuo si scontra con un ambiente fisico e/o umano sfavorevole, cioè caratterizzato da barriere

<sup>2</sup> L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un approccio comunicativo non codificato.

<sup>3</sup> Yesto ICF approvato dalla 54° World Health Assembly (WHA) il 22 Maggio 2001.

architettoniche, senso-percettive e comportamentali. Contribuire a realizzare un ambiente favorevole è quindi il primo passo per favorire l'inclusione delle persone con disabilità.

### ***Invecchiamento della popolazione e qualità di vita<sup>4</sup>***

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto e in Italia oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone<sup>5</sup>. Di conseguenza diventa necessario promuovere interventi per adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l'accessibilità e la sicurezza (mezzi di trasporto pubblici, servizi socio-sanitari, strutture ricettive e commerciali, spazi pubblici) in modo tale da rendere la città più fruibile, attraente e confortevole<sup>6</sup>.



Via Morandi, S. Filippo

### ***Turismo Accessibile***

Nel mondo la domanda potenziale di “turismo accessibile” viene stimata in circa 127 milioni di persone<sup>7</sup> di cui 46 milioni riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65. Il rapporto Istat 2019 rileva che le persone disabili in Italia superano i 3 milioni di persone e prevede un aumento dei viaggiatori con disabilità del 70% entro il 2035.

<sup>4</sup> Vedi Città e Salute – Urban Health - <https://sisp.aulss9.veneto.it/index.cfm?action=mys.apridoc&iddoc=5936>

<sup>5</sup> Fonte: Istat 2021. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 182,6 anziani ogni 100 giovani.

<sup>6</sup> Cfr. “Indicatori della salute pianificazione per la salute”, Sacile 1 dicembre 2017, G. Simon, “Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane”.

<sup>7</sup> Fonte: Studio Eurostat “Accessibile è meglio – Primo libro bianco sul Turismo per Tutti in Italia”, 2013 – Presidenza del Consiglio dei Ministri.



*“Per turismo accessibile, si intende l’insieme dei servizi e delle strutture che consentono alle persone con disabilità e o esigenze di accessibilità, 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 connotativo che migliora la percezione della qualità complessiva 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”.<sup>8</sup>*

“Tutti gli Stati membri devono **garantire l’accessibilità delle spiagge alle persone con disabilità**, riconoscendo il loro diritto di godere pienamente del mare e delle coste.”

**DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 748 DEL 02 LUGLIO 2024**

Progetto regionale "Turismo accessibile e inclusivo per le persone con disabilità-edizione 2024".  
Determinazioni.

Con il presente provvedimento si dispone l'avvio delle attività estive di turismo accessibile e inclusivo per le persone con disabilità nell'anno 2024, nelle more dell'approvazione dello schema di decreto interministeriale "Criteri di riparto della quota parte di 50 milioni di euro del Fondo unico per l'inclusione delle persone con disabilità in favore delle Regioni per l'anno 2024 per il finanziamento di interventi e progetti per il turismo accessibile e inclusivo per le persone con disabilità" e si assegnano le relative risorse necessarie.

**Con la DGR n. 193 del 28 febbraio 2022** è stata autorizzata la presentazione del progetto regionale "Turismo accessibile e inclusivo per le persone con disabilità", in attuazione del Decreto del 28 settembre 2021 del Ministro per le disabilità di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e il Ministro del turismo. La progettualità ha ampliato il suo raggio d'azione, coinvolgendo sinergicamente le Aziende ULSS, gli Enti territoriali e i soggetti del comparto turistico. In particolare, sono state coinvolte tutte e nove le Aziende ULSS venete, allargando ulteriormente le mete turistiche coinvolte fino ad includere località collinari, montane e città d'arte.

**La Legge 30 dicembre 2023, n. 213, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026»**, istituisce all'art. 1, commi 210 e 213 il Fondo unico per l'inclusione delle persone con disabilità, destinato a finanziare iniziative mirate a più finalità, tra cui il turismo accessibile. Attualmente l'inter di approvazione del decreto interministeriale "Criteri di riparto della quota parte di 50 milioni di euro del Fondo unico per l'inclusione delle persone con disabilità in favore delle Regioni per l'anno 2024 per il finanziamento di interventi e progetti per il turismo accessibile e inclusivo per le persone con disabilità" è in fase istruttoria presso la Conferenza Unificata ai fini del perfezionamento dell'Intesa e verrà sottoposto alla stessa Conferenza per l'approvazione in una prossima seduta che si terrà presumibilmente dopo la prima metà del mese di luglio 2024.

Nel 2017/2018 un progetto di turismo sociale e inclusivo sostenuto dall'Ulss 4 Regione Veneto, dal Comune di San Michele al Tagliamento e da Bibione Spiaggia si è sviluppato nel litorale per formare gli operatori turistici<sup>9</sup>, migliorare l'accessibilità delle strutture turistiche ed adeguare

<sup>8</sup> <https://www.handylex.org/una-proposta-di-legge-sul-tema-del-turismo-accessibile/>

<sup>9</sup> Vd. percorso intrapreso con Turism-for-All.



i servizi in spiaggia (carrozzine del mare; servizio video interpretariato in lingua dei segni; docce e servizi igienici con campanello; servizio accoglienza/assistenza in spiaggia; giochi inclusivi; scivoli, passerelle e piazzole per l'accesso alle carrozzine alla spiaggia). L'obiettivo del progetto era di sviluppare una rete integrata di turismo sociale e inclusivo coinvolgendo gli stake-holders pubblici e privati (gestori spiagge, albergatori, ecc.) tramite azioni formative proposte da *Village for All*. Inoltre si voleva incrementare il turismo internazionale con attrazione di persone straniere con disabilità. Da alcuni anni a Bibione vengono organizzati eventi sportivi inclusivi (es. "acqua senza barriere"; immersioni in piscina; servizio riservato per il faro; pedalate guidate in tandem per non vedenti; paravolley; footbike, ecc.).

#### **Attrezzature per l'accessibilità della spiaggia**

- Passerelle removibili che arrivano in acqua.
- Sedie Job (carrozzine dotate di ruote grandi e larghe che entrano in acqua) a disposizione dei bagnanti.
- Servizi igienici (wc e docce) collegati con passerella e presenza di volontari-operatori OSS per assistenza (il personale preparato è indispensabile per garantire una buona accessibilità della località turistica).
- Zone ombreggiate con ombrelloni e lettini accessibili (il comfort dei lettini è importante anche per una persona anziana o per una donna in gravidanza).



*Via delle Costellazioni, Bibione*





## 2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

### 2.1. Contesto geografico e dati demografici

Il Comune di S. Michele al Tagliamento fa parte della Città metropolitana di Venezia ed è situato nella Venezia Orientale al confine con la Regione Friuli Venezia Giulia. Il territorio comunale è pianeggiante e si estende su 100,5 kmq e confina con i comuni di Fossalta di Portogruaro, Caorle, Lignano. L'ambito costiero ha un'estensione di ca 10km e confina a Est con la foce del Tagliamento ad Ovest con il sistema vallivo interno ed a Nord Ovest con il canale della Litoranea Veneta. Oltre al capoluogo le principali frazioni sono S. Giorgio al Tagliamento, Cesarolo, Marinella, Malafesta, Bevazzana, Villanova, Biasini, Terzo Bacino, oltre alla località balneare di Bibione che nel 2023 ha contato oltre 5,3 milioni di presenze e da oltre 20 anni ha la certificazione ambientale Emas<sup>10</sup>. L'asse principale della viabilità è costituito dalla SS14 della Venezia Giulia e dalla strada regionale San Michele/Bibione (SR74).

#### *Dati demografici*

POPOLAZIONE	ETA MEDIA	INDICE VECCHIAIA	DENSITA ABITATIVA
11.497	50	291,8	99,23 ab./km <sup>2</sup>

#### *Indice vecchiaia*

2002	2007	2015	2018	2021	2023
182,5	195,9	231,2	253,7	281,7	291,8

#### *Quadro evolutivo<sup>11</sup>*

Anno	POPOLAZIONE	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi	N. famiglie
2002	11.731	1.261	2.301	85	86	–
2010	12.103	1.414	2.839	86	111	5.061
2015	11.930	1.366	3.158	65	123	5.156
2022	11.431	1.146	3.347	55	190	5.173
2023	11.422	1.144	3.338	–	–	–

Il numero di abitanti mostra una certa stabilità con un lieve incremento delle famiglie (da

<sup>10</sup> Il Polo Turistico di Bibione è il primo esempio di applicazione di certificazione ambientale estesa ad una destinazione turistica che vede il coinvolgimento dei principali soggetti che operano nel territorio; il Sistema di Gestione ha ottenuto nel 2002 la Registrazione secondo il Regolamento Europeo EMAS.

<sup>11</sup> <https://www.tuttitalia.it/veneto/57-san-michele-al-tagliamento/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/> e vedi dati Istat.



accertare nei prossimi anni) mentre si osserva un progressivo aumento dell'indice di vecchiaia in linea con i dati regionali e nazionali.

## 2.2. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e i programmi urbani

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Obiettivi d'interesse diretto o indiretto al PEBA
PAT (2004) <sup>12</sup>	<p>Fra gli obiettivi;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Miglioramento della qualità urbana ed ambientale</li></ul> <p>Tramite la rigenerazione e riqualificazione capillare e diffusa del patrimonio immobiliare con il rinnovo dell'ambiente cittadino (piazze, marciapiedi, parcheggi, zone pedonali, arredi, viabilità di servizi e di distribuzione).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Interventi di trasformazione territoriale</li></ul> <p>Con il completamento del sistema infrastrutturale del comprensorio turistico, anche in relazione al potenziamento delle strutture di servizio alla navigazione fluviale e costiera, assicurando la realizzazione di servizi a supporto al turismo ed alla città, la riqualificazione ambientale del fronte litoraneo, nonché la formazione di un ampio demanio di aree pubbliche, o ad uso pubblico, che comprenda gli ambiti di maggior pregio naturalistico.</p> <p>Riqualificazione sostenibile</p> <p>Con la rigenerazione dei centri abitati, e utilizzando le vie d'acqua, il Fiume Tagliamento, la Litoranea Veneta, riducendo la pressione sul litorale ed ampliando l'offerta e la stagionalità turistica.</p>
Piano degli interventi e strategie	<p>Strategie</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tutela e valorizzazione del Fiume Tagliamento come corridoio ecologico e percorso di visitazione turistica.</li><li>- Miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del territorio agricolo.</li><li>- Riqualificazione della SS 14 come Strada Mercato.</li><li>- Rinnovo e rigenerazione del patrimonio immobiliare.</li><li>- Valorizzazione dell'Arco Verde (Valli di Bibione, Orti Istriani e Foce Tagliamento), come grande cintura di rilievo ambientale e naturalistico che completa le aree di più intensa urbanizzazione di Bibione.</li><li>- Completamento del quadrante dei servizi pubblici a Bibione.</li><li>- Riqualificazione e potenziamento delle strutture ricettive.</li></ul>

<sup>12</sup> Il comune di San Michele al Tagliamento è dotato del Piano di Assetto del Territorio (PAT), approvato dalla Conferenza di Servizi il 03.06.2016.



Piano di classificazione acustica (2020)	<p>Il Comune è dotato del Piano di classificazione acustica.</p> <p>Nel polo turistico non sono state identificate fonti di rumore permanenti, in quanto le principali fonti di rumore sono imputabili al traffico automobilistico urbano e alle attività turistiche di intrattenimento, quali locali all'aperto e orchestre nei bar durante la stagione estiva.</p>
Piano particolareggiata dall'Arenile <sup>13</sup> e variante	<p>Piano approvato nel 2021<sup>14</sup> con norme di attuazione che riguardano sia l'accessibilità dei servizi che la sostenibilità dei materiali impiegati.</p> <p>Standard minimi previsti per i disabili nelle NTA –Art. 15. Servizi di spiaggia</p> <p>“Ogni gruppo di servizi igienici deve prevedere almeno un w.c.,una doccia e qualora previsto uno spogliatoio accessibile ai disabili .Inoltre tutti i percorsi e i raccordi devono garantire questo standard .Infine ogni chiosco-bar deve avere nelle immediate vicinanze almeno un w.c.”. Su 18.000 posti ombrellone i wc sono 128 (di cui 25 destinati a portatori di handicap) con un parametro di un wc ogni 174 ombrelloni, le cabine 230 (con un parametro di una cabina ogni 78 ombrelloni) e le docce 184 (con un parametro di una doccia ogni 98 ombrelloni”).</p> <p>Aree destinate a “soggiorno all’ombra” mq. 728.429/Area destinata a “servizi di spiaggia “mq. 250.158.</p> <p>Art. 9 Percorsi – Il collegamento pedonale è previsto a mezzo di scale e di rampe (obbligatorie) con pendenza non superiore all'8%.</p> <p>Art. 16 Prescrizioni tipologiche - I percorsi pedonali dovranno essere realizzati con materiali idonei sia per un'utenza a piedi scalzi che per quella su sedia a rotelle.</p>
Piano delle Acque	<p>Il piano è stato adottato nel 2020.</p>
PAES/ PAESC	<p>Adesione al piano di Azione per L'Energia Sostenibile e il Clima (P.A.E.S.C.).</p> <p>Obiettivi: ridurre di almeno il 40% le emissioni di gas serra.</p> <p>Accrescere la resilienza adattando i territori agli effetti del cambiamento climatico.</p>
Piano per il contenimento illuminazione pubblica (PICIL) 2014	<p>Vedi progetto di riqualificazione dell'illuminazione pubblica avviata nel 2020 con Hera Luce.</p> <p>2022: sostituzione di tutti gli apparecchi illuminanti stradali presenti su tutto il territorio del Comune di San Michele al Tagliamento.</p>
Programma Triennale LL.PP 2023/2025	<p>Edifici</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rifunionalizzazione centro tennistico.</li><li>• Ristrutturazione della Caserma di Bibione.</li></ul>

<sup>13</sup> Integrare l'art 8 “aree verdi” delle NTA per la fruizione delle aree verdi e degli arredi/attrezzature.

<sup>14</sup> Approvato con delibera di Consiglio Comunale n.45 del 29 giugno 2021. Si suggerisce di integrare il piano con linee guida riguardanti il Design for All e considerando il progetto “bandiera Lilla” con l'obiettivo di favorire il turismo da parte di persone con disabilità premiando i comuni e gli operatori privati.



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Miglioramento decoro urbano con ristruttur. edifici Piazza Galasso.</li><li>• Nuovo campo da calcio in erba sintetica con predisposizione di illuminazione presso l'impianto sportivo - località Bibione.</li><li>• Ampliamento cimitero di Bibione con realizzazione di nuova batteria di loculi.</li><li>• Realizzazione nuova tribuna, chiosco, bigliet. campo sp. Capoluogo.</li><li>• Installazione pannelli fotovoltaici presso la sede comunale e la delegazione di Bibione.</li><li>• Copertura stadio comunale Bibione.</li><li>• Manutenzione straordinaria municipio.</li><li>• Ristrutturazione del fabbricato spogliatoi ed installaz. fotovoltaico presso il campo sportivo a S. Giorgio al Tagliamento</li></ul> <p>Spazi pubblici</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Riqualficazione arredo urbano San Giorgio T. e Capoluogo</li><li>• Realizzazione pista ciclabile lungo via Baseleghe Bibione</li><li>• Pista ciclabile Malafesta (Sp75).</li><li>• Arredo isola pedonale Bibione.</li><li>• Lavori di riqualficazione urbanistica Corso del Sole</li><li>• Interventi di manutenzione straord. del manto stradale deformato dalle radici delle alberature in località Bibione.</li><li>• Manut. strade e marciapiedi Bibione.</li><li>• Ampliamento videosorveglianza nel territorio comunale.</li><li>• Riqualfic. e riordino filari alberature 1°fase - I stralcio.</li><li>• Manutenzione straordinaria infrastrutture capoluogo e entroterra – 2024/5.</li><li>• Passeggiata Lido dei Pini manutenzione da via Lira/Procione.</li><li>• Copertura Piazza Treviso.</li><li>• Riqualficazione Piazzale Zenith.</li><li>• Riqualficazione aree esterne.</li><li>• Recupero e valorizzazione cartiere.</li><li>• Masterplan in via Costellazioni/Corso Europa</li></ul>
<b><i>Piani sovraordinati</i></b>	
PUMS 2030	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Venezia Masterplan della Viabilità integrata della Venezia Orientale

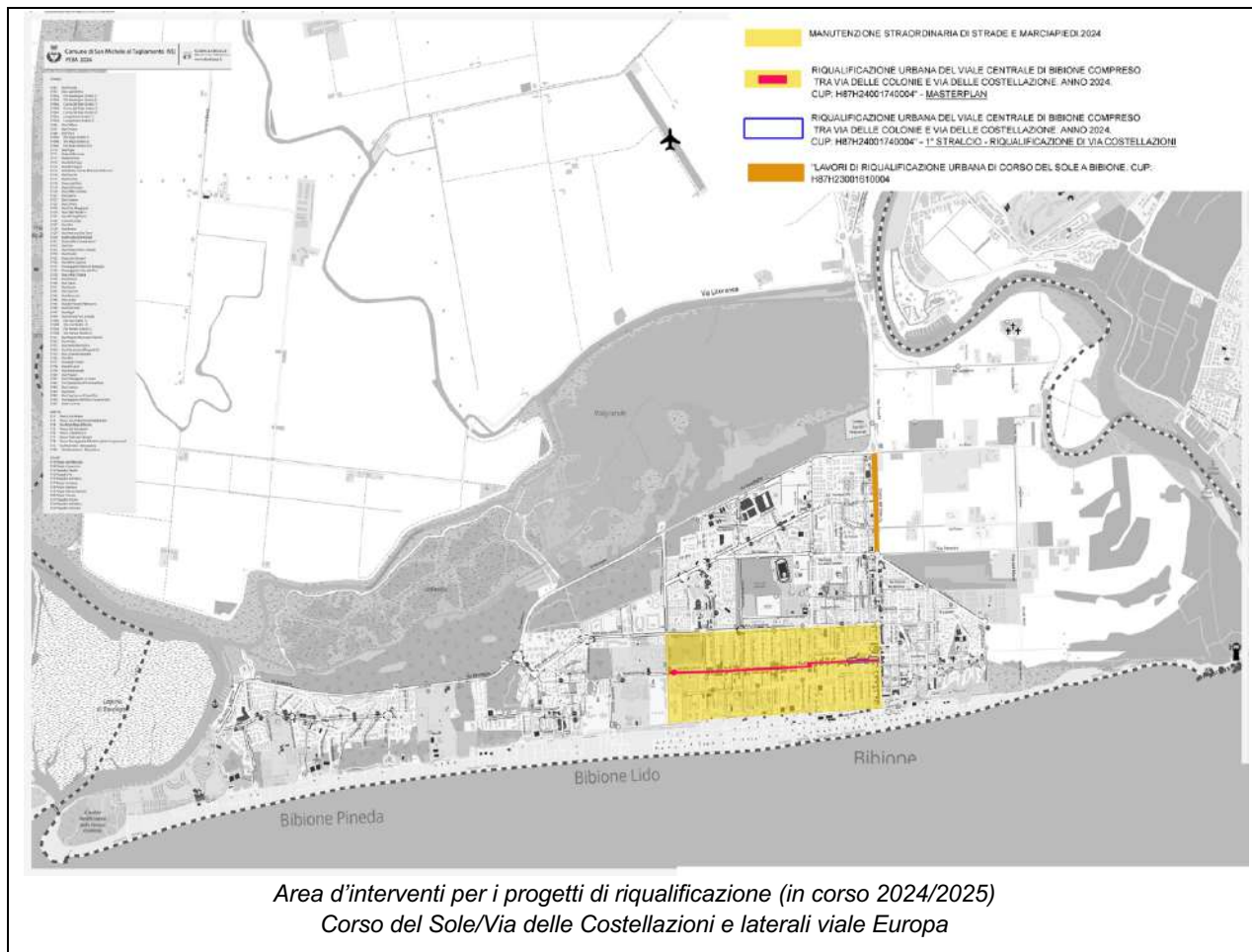


<p>Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)</p>	<p>Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Pebas</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale.</li><li>- 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.</li><li>- 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.</li></ul>
<p>PTRC della Regione Veneto (Adottato con DGR 372 del 17/02/2009, approvato il 30/6/2020)</p>	<p>II VENETO REGIONE D'EUROPA</p> <p>La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Coesione economica e sociale;</li><li>- Sviluppo sostenibile;</li><li>- Competitività equilibrata per il territorio.</li></ul> <p>Linee guida e obiettivi Generali del Piano: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico.</p> <p>Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile).</p> <p>Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città.</p> <p>Rete dei percorsi ciclopeditoni per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.</p> <p>Per l'area del comune di Cavallino Treporti risulta inserita l'asse di riqualificazione del collegamento litoraneo e nel sistema "Metromare", sistema di collegamento nautico tra le diverse località turistiche della fascia costiera del Veneto Orientale.</p> <p>La tavola relativa a "sviluppo economico ricettivo, turistico e rurale" raccoglie elementi e contesti da valorizzare e tutelare, al fine di sviluppare armonicamente i diversi turismi ridefinendo il legame tra ospitalità e l'armatura culturale e ambientale del territorio</p>
<p>Piano paesaggistico regionale (PPR)</p>	<p>Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità. (Convenzione EU del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000 ed entrata in vigore in Italia il 1° settembre 2006). Un nuovo Piano del paesaggio del Veneto è in corso di definizione.</p>
<p>Veneto 50<sup>15</sup></p>	<p>"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).</p>

<sup>15</sup> Legge regionale 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.

PNRR (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.

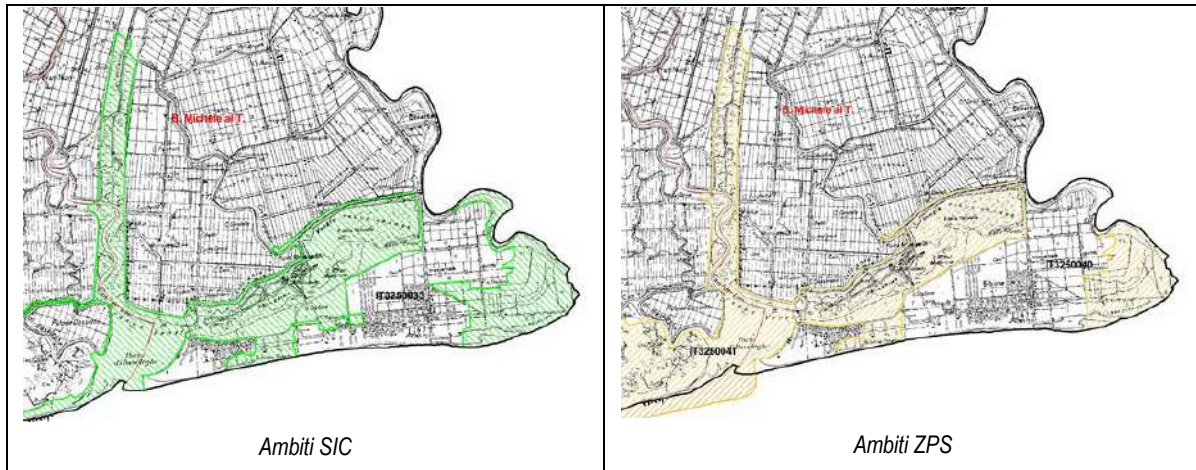


### **Ambiente e paesaggio**

Il comune di S. Michele al Tagliamento è interessato dalla presenza dei seguenti ambiti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- SIC IT 3250033 «Laguna di Caorle – Foce del Tagliamento».
- SIC IT3250044 «Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore» - D.G.R. n. 2673/2004.
- ZPS IT3250040 «Foce del Tagliamento».
- ZPS IT 3250041 «Valle Vecchia – Zumelle – Valli di Bibione».
- ZPS IT 3250042 «Valli Zignago – Perera – Franchetti – Nova».





*Oasi Val Grande: di recente gestione della Bibione Spiaggia è stata aperta al Pubblico per le visite ed altre attività ricreative (vd parte 2).*

Il PEBA/PEDIPLAN è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale ed a limitare la mobilità veicolare con ricadute positive sulla sicurezza e la fruibilità degli spazi pubblici; pertanto la sua attuazione presuppone impatti positivi su salute e ambiente. Il piano prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comportano modifiche paesaggistiche.



*Via Marinella*



### 3. Obiettivi, strategie, partecipazione

#### 3.1. Obiettivi e strategie

##### **Obiettivi del piano**

1. Migliorare l'accessibilità degli edifici comunali e dei servizi pubblici rilevanti, considerando gli ambiti esterni all'edificio.
2. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza dei percorsi pedonali/ciclopedonali con programmazione di interventi nell'arco temporale "breve" (sebbene il piano abbia una durata decennale).
3. Favorire la "mobilità attiva" (cioè pedonale e ciclabile, alternativa all'automobile).
4. Favorire il confort e l'identificazione pedonale degli spazi.
5. Valorizzare i parchi, i percorsi naturalistici, le piazze come luoghi di svago e di relax.
6. Valorizzare l'attrattività del territorio con azioni di moderazione del traffico.
7. Migliorare l'accessibilità delle "aree di scambio modale": le aree parcheggio e piazzali con gli stalli riservati ai disabili, le fermate dei mezzi pubblici di trasporto.
8. Favorire l'inclusione nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini).
9. Delineare alcune linee guida per la progettazione e la realizzazione degli interventi e.b.a.
10. Definire degli indicatori per facilitare il monitoraggio e l'attuazione successiva del piano.

##### **Strategie d'intervento**

###### **A. Dentro/ fuori gli edifici comunali**

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

Il Pedibus nelle scuole è un'iniziativa da sviluppare per limitare il traffico automobilistico nelle ore di punta, incentivare gli spostamenti pedonali su brevi distanze, favorire l'autonomia dei bambini e il loro benessere psicofisico.





### ***B. Servizi accessibili e raggiungibili a piedi***

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

### ***C. Migliorare l'accesso al trasporto pubblico locale***

#### ***D. Moderazione velocità nei centri attraversati e nelle vie secondarie***

Favorire l'uso condiviso delle strade laddove sono assenti percorsi pedonali protetti e ciclopedonali e dove le condizioni lo consentono, con l'inserimento di limite 30 o 20 con conseguente miglioramento del comfort ambientale e della visibilità (segnaletica) di tali zone per indurre un rallentamento dei veicoli e agevolare l'uso delle strade.

#### ***E. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni***

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

#### ***E. Valorizzare i parchi giochi***

L'assenza di vialetti preclude l'accesso delle aree giochi e dei parchi presenti nel territorio e la piena fruibilità degli arredi e strutture presenti.

#### ***F. Realizzare una 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 e i punti attrattori (servizi, esercizi commerciali, spiagge, fiume o siti naturali).

#### ***G. Individuare delle priorità d'intervento condivise***

Osservare le pratiche d'uso nello spazio e le modalità di spostamento ciclopedonali e ascoltare gli abitanti e i "testimoni privilegiati" per definire le priorità d'intervento.



### **H. Individuare azioni di supporto nella fase di attuazione del PEBA**

- Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità<sup>16</sup> e degli operatori.
- Migliorare l'accessibilità dei servizi e degli spazi aperti al pubblico.
- Integrare ev. il regolamento edilizio in materia di accessibilità e *design for all*.
- Creare una consulta o commissione con i portatori d'interesse.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.

## **3.2. Partecipazione e concertazione**

Le azioni di partecipazione sono finalizzate a:

- conoscere le principali criticità in materia di b.a;
- individuare le priorità d'intervento;
- sensibilizzare sui temi dell'accessibilità e della sicurezza pedonale;

L'attuazione del PEBA prevede ulteriori "azioni di accompagnamento" (v. parte III della Relazione). La raccolta di indicazioni è avvenuta con più modalità.

### **A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot) e "osservazione partecipante"**

Durante i sopralluoghi 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 abitano i luoghi oggetto d'indagine. L'attività di "osservazione partecipante" e lo svolgimento di una decina di "interviste spot" nell'entroterra ed a Bibione ha contribuito a confermare alcuni interventi prioritari.

### **B. Incontro con gli operatori turistici**

L'incontro svolto il 29 Aprile 2024 presso la delegazione municipale di Bibione, con la partecipazione del Sindaco, dei tecnici redattori del piano e dell'Ufficio Lavori Pubblici, e dei referenti ABA; ABIT; Ascom Servizi; Bibione Spiaggia; Confcommercio; Consorzio Prom.

---

<sup>16</sup> Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato all'istituzione di Zone 30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).



Turistica Bibione; FAITA Campeggi. L'incontro era finalizzato a presentare gli obiettivi del PEBA e accogliere specifiche esigenze anche con la compilazione di un questionario.

### **C. Incontro con la Giunta per illustrare l'avanzamento del Piano**

L'incontro è stato svolto il 1/10/ 2024 per la presentazione degli esiti dei rilievi-sopralluoghi del piano.

### **D. Incontro con i progettisti del Masterplan**

L'incontro tecnico svolto il 18 Ottobre 2024 con i progettisti del Masterplan per la "Riqualificazione urbana del viale centrale di Bibione compreso tra via delle Colonie e via delle Costellazione", e dei "Lavori di "Riqualificazione urbana di Corso del Sole a Bibione" nonché dei lavori di "Manutenzione straordinaria di Strade e marciapiedi 2024", per integrare le questioni relative all'accessibilità e alla eliminazione delle barriere architettoniche.

### **E. Questionari on-line su "accessibilità e sicurezza pedonale" e richiesta informazioni al Comandante della Polizia Locale**

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni critiche, è stato predisposto un breve questionario reso disponibile on-line nel sito web istituzionale (v. allegato 1).

The screenshot shows the website of the Comune di San Michele al Tagliamento. The header includes the logo and the text "Comune di San Michele al Tagliamento". Below the header is a navigation menu with "HOME", "IL COMUNE", "AREE TEMATICHE", "TURISMO", "SERVIZI ONLINE", and "CONTATTI". There are also social media icons for Facebook, Instagram, and YouTube. The main content area features a "CONTATTI" sidebar with links for "Numeri Telefonici ed Indirizzi di pubblica utilità", "Suggerimenti e richiesta di informazioni", and "Feedback di accessibilità". The main content area has a large heading: "REDAZIONE DEL PEBA - PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE PER IL COMUNE DI SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO". Below this heading is a sub-heading: "Questionario sull'accessibilità degli edifici e degli spazi pubblici". The text below the sub-heading reads: "Dato che il Comune di San Michele al Tagliamento ha incaricato delle professionalità che stanno sviluppando il piano di cui all'oggetto, al fine di avere utili indicazioni per la redazione dello stesso e programmare al meglio i prossimi interventi negli spazi pubblici, si invita la cittadinanza alla compilazione del seguente questionario."



*Principali indicazioni emerse*

<i>Segnalazione</i>	<i>Criticità segnalate</i>	<i>ambito</i>
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la sicurezza	Corso del Sole; Corso Europa; Viale Aurora. Marciapiedi sprovvisti di rampe e scivoli; poche zone riservate. Assenza marciapiedi lungo le vie che portano alle spiagge. Presenza marciapiedi degradati.	Bibione
Attraversamenti pericolosi	Via Roma e via Triestina	S. Michele al Tagl.
Altro	Presenza frequente di ostacoli nei percorsi. Interferenze con veicoli in Corso del Sole. Fermate bus con scarsa fruibilità.	Fermate bus con scarsa fruibilità, comfort
Richieste emerse	Realizzazione Masterplan dell'asse centrale. Scarsa manutenzione panchine lungomare e cestini. Interferenze bicicletta e monopattini nel viale centrale e lungomare. Scarsa illuminazione nelle vie secondarie e nei parchi. Assenza fontanelle per abbeverare i cani.	

Alcune indicazioni del comandante della Polizia Locale (v. riscontro mail del 30/7/2024),

Strade/tratti stradali pericolosi e poco accessibili	<i>Le strade a Bibione prive di marciapiedi ove i pedoni sono costretti a camminare in mezzo alla strada. Per individuare esattamente quali strade, servirebbe un censimento su tutta Bibione che al momento per noi risulta impossibile fare.</i>
Strade/tratti regolate con limiti velocità	<b>30 km/h:</b> <i>in via Atlante, via dei Pesci, via Canal, via Musili, via Anna Frank.</i> <b>Area pedonale:</b> <i>in via Costellazioni e viale Aurora a Bibione centro nel periodo estivo h24.</i> <b>ZTL:</b> <i>in viale dei Ginepri a Bibione Pineda nel periodo estivo 20.30/23.30</i>



## 4. Ambito d'indagine

I rilievi del PEBA considerano gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) del PAT.

### ATO 1 – Dorsale del Tagliamento

- Rafforzamento e riqualificazione del sistema insediativo dell'entroterra: Villanova, San Mauro, Malafesta, Pozzi, San Giorgio al Tagliamento, San Michele al Tagliamento, San Filippo.
- Completamento del sistema di mobilità ciclopedonale, relazionando il percorso di visitazione turistica dei Borghi, col percorso di Mezzo e quello Naturalistico.
- Tutela e valorizzazione della Dorsale Verde del Fiume Tagliamento come *greenway*, corridoio ecologico
- Rafforzamento del sistema dei servizi pubblici del Capoluogo e di Cesarolo.
- Formazione di un nuovo Campus scolastico in posizione centrale rispetto al sistema insediativo, integrato con le attrezzature sportive.

### ATO 2 – Terre di Mezzo

- Tutela e valorizzazione della Dorsale Verde del Fiume Tagliamento come *greenway*, corridoio ecologico e percorso di visitazione turistica, integrato con le attrezzature di supporto alla navigazione fluviale (pontili, attracchi per *houseboat*, *penichette*, *pontoon*).
- Rafforzamento e riqualificazione del sistema insediativo di Cesarolo, Marinella e Bevazzana.

### ATO 3 – Bibione

- Completamento del sistema di mobilità ciclopedonale, mettendo in relazione la passeggiata posta sulla prima Duna di difesa a mare, da Foce Tagliamento a Porto Baseleghe, con le piste ciclabili lungo Via Baseleghe, Corso del Sole e i percorsi di visitazione naturalistica negli ambiti di Foce Tagliamento e Valli di Bibione.
- Valorizzazione della porta di accesso all'isola di Bibione come luogo di servizio alla Città Balneare e chiave di volta dei percorsi di visitazione dell'Arco Verde.
- Rafforzamento della residenza stabile nel quadrante dei residenti.
- Riqualificazione del Corso del Sole, delle principali dorsali urbane e di Piazzale Zenit.
- Completamento del sistema dei parchi urbani, potenziandone i caratteri distintivi.
- Completamento del quadrante dei servizi pubblici.
- Valorizzazione del polo termale.
- Completamento del sistema della portualità turistica.
- Riqualificazione e potenziamento delle strutture ricettive



- Rigenerazione e ricomposizione dei Quartieri Centrali e di Bibione Pineda.

Il PEBA ha quindi focalizzato i rilievi nei centri abitati e residenziali in cui sono presenti i poli attrattori costituiti dalle residenze, dalle attività commerciali, dal polo turistico bibionese e altri servizi pubblici come ad esempio:

- Le piazze e le aree parrocchiali.
- Gli uffici postali e le banche, i negozi, i supermercati.
- Le aree parcheggio, le fermate autobus e la stazione di bus a Bibione con il piazzale del mercato.
- Le strade commerciali e pedonali a Bibione.
- Le aree verdi attrezzate.
- L'area termale.
- Il Municipio, gli uffici pubblici, la biblioteca, i cimiteri.
- Le scuole, gli impianti e campi sportivi.
- I servizi socio-sanitari.
- L'area parco del faro, l'Oasi Val Grande e la ciclovia Gira Tagliamento.
- Il lungomare e la spiaggia.

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

- Indicazioni dell'ufficio tecnico (sulla base della programmazione dei lavori pubblici) e previsioni di piani urbani e progetti attuativi.
- Le segnalazioni pervenute durante i rilievi e la fase di concertazione.
- L'analisi sul ruolo/ funzione/ frequentazione della via nel contesto locale (presenza di poli attrattori).

### ***Il territorio oggetto di analisi***

L'elenco degli spazi pubblici è riportata nel dossier del PEBA n.2 "Rilievo ambito urbano" e indica le quantità rilevate.



	<i>strade</i>	<i>piazze</i>	<i>aree verdi</i>	SOMMA
S. Michele al Tagliamento	51	5	4	60
Bibione	75	12	10	97
Cesarolo	19	3	4	26
S. Giorgio al Tagl./ Pozzi	22	2	1	25
S. Mauro/ Malafesta/ Villanova	12	2	0	14
S. Filippo/ Marinella/ Bevazzana	5	0	1	6
SOMMA	184	24	20	228

### **Mappatura**

Il PEBA viene rappresentato con una mappatura in scala 1:5000 (v. dossier n. 3 “MAPPE”) che riporta i dati di rilievo e le valutazioni dell’accessibilità di percorsi pedonali, parcheggi, fermate di trasporto pubblico ed edifici comunali.

I dati di rilievo sono riferiti alle unità urbane schedate, e all’identificazione dei caratteri topografici (area edificata, corsi d’acqua, ambito lagunare, ecc.), delle macrobarriere (sottopassi, ponti, passerelle, scalinata...) e della tipologia di edifici comunali.

### *LEGENDA di rilievo*

 Vie Rilevate	 Ponti/Passerelle
 Uffici comunali	 Corsi d’acqua
 Scuole	 Edificazione/Urbanizzazione
 Servizi Culturali	 Sottopassi
 Strutture socio-sanitarie	 Macrobarriere e scalinate
 Chiese	 Fermata bus
 Cimiteri	 Parcheggi
 Piazze/Aree pedonali	 Percorsi Alternativi
 Impianti Sportivi	 Confine comunale
 Campi Sportivi	 Rotatorie
 Aree verdi/Aree giochi	 Percorso ciclopedonale
	 Spiaggia





*Via Tintoretto, Cesarolo*





## PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'





## 1. Valutazione accessibilità ambito urbano

### 1.1. Percorsi pedonali

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

A) Una **schedatura di sintesi** (v. dossier n.2 “RILIEVO 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

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. dossier n.4 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”) finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine (v. anche Parte 3 della Relazione). Tale schedatura è articolata in tre sezioni:

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

#### 1.1.1. Sicurezza pedonale nelle strade

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”, considera anche singoli tratti per cui in una via possono sovrapporsi differenti situazioni.



**ENTROTERRA**

Via ENTROTERRA		PROTETTO marciapiedi su due lati	PROTETTO marciapiede a tratti o un lato	NON PROTETTO marciapiede assente	CICLO PEDONALE
<b>S. GIORGIO AL T.</b>					
U18	Via S. Urbano/Redipuglia			✗	
U19	Via Macello			✗	
U20	Via Sta Sabata/XXV Aprile			✗	
U21/22	Via Nazionale		X	✗	✗ Gira Tagliamento
U24	Via XXIV Maggio		X	✗	
U24	Via Ginnastica/Tagliamento			✗	
U25	Via Madonnetta		X	✗	
U26	Via Giacinto/degli Emigranti		X	✗	
U27	Via Montalbano			✗	✗
U28	Via dell'Usignolo			✗	✗
U29	Via Del Sassello	X			
U30	Via Dote	X			
U31	Via Diaz	X	X	✗	
U32	Via Martiri del '44		X	✗	
U33	Via Tagliamento			✗	
U34	Via del Cimitero			✗	
U35	Via Caduti		X	✗	
U36	Via Cassin			✗	
U37	Via Pozzi			✗	
U38	Via S. Mauretto/Guardia Vecchia			✗	
<b>CESAROLO</b>					
U01	Via IV Novembre		X	✗	
U02	Via Bregadina		X	✗	
U03	Via Manuzza		X	✗	
U04	Via del Sal		X	✗	
U05	Via Cav. V. Veneto		X	✗	
U06	Via Bellini		X	✗	
U07	Via Albino Cartini	X			
U08a	Via Forgiarini (tratto 1)			✗	✗
U08b	Via Forgiarini (tratto 2)		X		✗
U09	Via Mons. Martin	X			
U10	Via del Colle	X			
U11	Via Vizzon		X	✗	
U12a	Via Matteotti (tratto 1)		X	✗	✗
U12	Via Matteotti (tratto 2)		X	✗	✗



U13	Via Botticelli		X		X
U14	Via Sanzio / Tintoretto		X		X
U15	Via Conciliazione			X	X
U16	Via Malamocco			X	X
U17	Via Albino				
<b>VILLANOVA/ MALAFESTA/ S. MAURO</b>					
U38	Via Guardia Vecchia			X	
U39	Via Pordenone			X	X
U40	Via Mauretto			X	
U41	Via Boscato/Palazzetto			X	
U42	Via Biasini			X	
U43	Via Malafesta SP275		X	X	X
U44	Via Carso/Colombara			X	
U45	Via Volta		X	X	
U46	Via Scuole			X	
U46b	Via Toti SP75 / Via Scuole		X	X	X
U47	Via Filzi			X	
U48	Via Mussons			X	
U49	Via Sta Lucia		X	X	
U50	Via Molino/Nievo			X	X
<b>S. MICHELE AL T.</b>					
U51	SS14 via Venudo		X	X	
U52	Via Mecchia		X	X	
U53	Via Roma			X	
U54	Via V. Veneto			X	X
U55	Via Degli Artefici			X	
U56	Via Covassine			X	
U57	Via Ivancich			X	
U58	Via Don Bosco		X	X	
U59a	Via Agnolina (tratto 1)			X	X
U59b	Via Agnolina (tratto 2)		X	X	X
U60	Via Macello		X	X	
U61	Via Lazzaretto			X	
U62a	Via Cipressi (tratto 1)		X		X
U62b	Via Cipressi (tratto 2)			X	X
U63	Via Bazzana (tratto 1,2)		X	X	
U64	Via Fanotto		X	X	
U65	Via Bivi		X		
U66a	Via Bassa (tratto 1)		X	X	

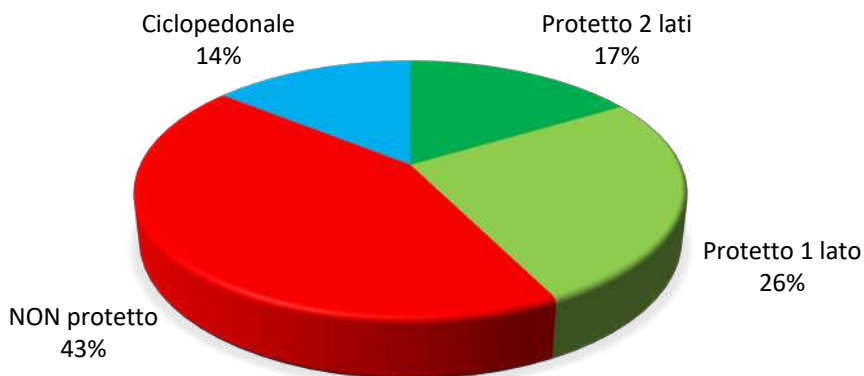


U66b	Via Bassa (tratto 2)		X	X	
U67	Via Rosselli	X			
U68	Via Don Nicola Nardin	X			
U69	Via Fermi	X			
U70a	Via De Amicis (Tratto 1)			X	
U70b	Via De Amicis (Tratto 2)	X			
U71	Via Einaudi		X	X	
U72/95	Via M. della Libertà/			X	
U73	Via Candotti	X			
U74	Via Canal	X			
U75	Via Alighieri/Via Tiglio (tratto 1)		X	X	
U76	Via Alighieri (tratto 2)	X			
U77	Via Piave/Via Mazzini	X			
U78	Via Ricostruzione	X			
U79	Via Garibaldi	X			
U80	Via Manzoni	X			
U81	Via Curiel	X		X	
U82	Via Venezia		X	X	
U83a	Via Comugne (tratto 1)	X	X	X	
U83b	Via Comugne (tratto 2)	X	X	X	
U84	Via Soliman	X	X		
U85a	Corso del Popolo (tratto 1)	X			
U85b	Corso del Popolo (tratto 2)		X		X
U86	Via Dell'Unione	X	X	X	
U87	Via D'Acquisto	X			
U88	Via Papa Giovanni XXIII		X	X	
U89	Via Gobbato	X			
U90	Via Pascoli	X	X		
U91	Via Della Pace	X			
U92a	Via Marango (tratto 1)	X	X	X	
U92b	Via Marango (tratto 2)		X	X	X
U93	Via A. Frank	X	X	X	
U94	Via M. Polo	X			
<b>S.FILIPPO/ BEVAZZANA/ MARINELLA</b>					
U96	Via Bevazzana		X	X	X
U97	Via Cassi/Morandi			X	
U98	Via S. Filippo			X	X
U99	Via Marinella			X	X
U100	Via Malamocco			X	X tratto cimitero



**SICUREZZA VIE  
ENTROTERRA**

PROTETTO marciapiedi su due lati	PROTETTO marciapiede a tratti o un lato	NON PROTETTO marciapiede assente	CICLO PEDONALE
30	48	79	26



Via Comugne, S. Michele



Via Malamocco, Terzo Bacino

**LITORALE**

Vie BIBIONE		PROTETTO marciapiedi su due lati	PROTETTO marciapiede a tratti o un lato	NON PROTETTO marciapiede assente	CICLO PEDONALE
U101	Via Pineda			✗	✗
U102	Via Capodistria			✗	
U103a	Via Baseleghe (tratto 1)			✗	✗
U103b	Via Baseleghe (tratto 2)			✗	✗
U104a	Corso del Sole (tratto 1)	X			
U104b	Corso del Sole (tratto 2)	X			
U104c	Corso del Sole (tratto 3)	X			
U105a	Lungomare (tratto 1 dal				✗
U105b	Lungomare (tratto 2 dal				✗
U106	Via Delfino		X	✗	
U107	Via Timavo		X	✗	



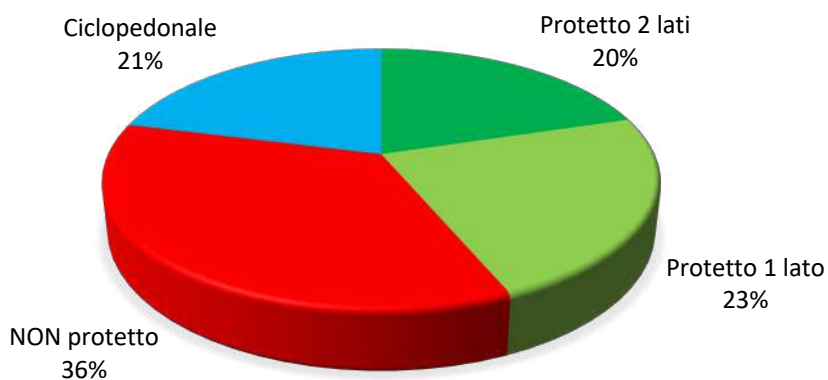
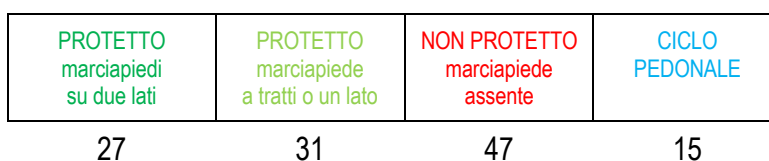
U108	Via Terra			✗	
U109a	Via Maja (tratto 1)		X	✗	
U109b	Via Maja (tratto 2)	X			
U109c	Via Maja (tratto 3)	X			
U110	Via Argo	X			
U111	Viale della Luna			✗	✓
U112	Viale Aurora	X			
U113	Via della Vega	X			
U114	Viale Alemagna		X	✗	
U115	Via Marte, Giove, Plutone,		X	✗	
U116	Via Puccini		X	✗	
U117	Via Veneto	X			
U118	Parco del Pini		X	✗	
U119	Viale Dalmazia		X	✗	
U120	Via Delle Colonie	X	X	✗	✓
U121	Via Egeria	X			
U122	Via Cellina				
U123	Via Orsa Maggiore	X			✓
U124	Viale Delle Nazioni		X		✓
U125	Via del Sagittario	X			
U126	Corso Europa	X		✗ puntuale	
U127	Via Mira		X	✗	
U128	Via Brenta		X	✗	✓
U129	Via Meduna			✗	✓
U130	Viale Italia/Viale Vivaldi	X			
U131	Viale delle Costellazioni		X	✗	
U132	Via Toro	X			
U133	Via Antares/Vega	X			
U134	Viale Vivaldi	X			
U135	Viale dei Ginepri	X			
U136	Via della Laguna		X	✗	
U137	Passeggiata Bibione Spiaggia	X			
U138	Passeggiata Lido dei Pini	X			
U139	Via Unità D'Italia	X			
U140	Via Urano		X	✗	✓
U141	Via Marte		X	✗	
U142	Via Saturno	X			
U143	Via Mercurio			✗	
U144	Via Lattea	X		✗	✓





U145	Via dei Pianeti/Nettuno	X		✗	
U146	Via Procione			✗	✗
U147	Via Rigel			✗	
U148	Via Terra			✗	
U149a	Via Lira (tratto 1)		X	✗	
U149b	Via Lira (tratto 2)			✗	
U150a	Via Perseo (tratto 1)		X	✗	
U150b	Via Perseo (tratto 2)			✗	
U151	Via Regolo/Mercurio		X	✗	
U152	Via Ariete		X	✗	
U153	Via Stella Mattutina		X	✗	
U154	Via Monticano/Piazzale Po		X	✗	
U155	Via Lemene		X	✗	
U156	Via Alfa		X	✗	
U157	Via degli Ontari		X	✗	
U158	Via dei Lauri		X	✗	
U159	Via Andromeda		X	✗	
U160	Via Pegaso		X	✗	
U161	Via Passeggiata al mare	X			
U162	Ciclopedonale Procione/ faro				✗
U163	Via Livenza		X	✗	
U164	Via Stella		X	✗	
U165	Via Capricorno Ovest/Est		X	✗	
U166	Viale Cormor	X			
U167	Via del Mare			✗	

**SICUREZZA VIE LITORALE**





### 1.1.2. Criticità

Le criticità riscontrate nei percorsi pedonali fanno riferimento a diversi aspetti.

#### ENTROTERRA

- Alta velocità dei veicoli sulle vie di accesso e di collegamento fra le località.
- Presenza di macro-barriere che dividono il territorio: SS14; l'argine del Tagliamento; distanze fra le località; Ferrovia; ecc.
- Presenza di diversi marciapiedi stretti, e sconnessi in centro a S. Michele.
- Tratti di carreggiata e incroci sovradimensionati per i veicoli.
- Insufficienza di segnaletica orizzontale per i percorsi pedonali.
- Tratti stradali senza percorsi pedonali protetti.
- Presenza percorso ciclopedonale Gira Tagliamento non accessibile.
- Presenza di interruzioni e sconnessioni dei percorsi pedonali nelle aree residenziali.
- Accesso limitato alle aree giochi (vialetti assenti) e presso i giochi.
- Assenza di linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi).
- Assenza di segnaletica informativa che indichino la presenza degli uffici e servizi importanti.
- Assenza di segnaletica dedicata alle persone con deficit intellettuale o problemi di natura cognitiva<sup>1</sup>.
- Assenza di comfort/ombreggiatura nei percorsi (alberi o vegetazione).



Via Roma, S. Michele

#### BIBIONE

- Presenza di radici dei pini nelle strade e nei marciapiedi in particolare a Bibione Pineda e Bibione Lido dei Pini.

---

<sup>1</sup> Vedi linguaggio Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA).



- Strade assolate con ampia carreggiata e scarso comfort per i pedoni.
- Scarsa presenza di collegamenti ciclopedonali in senso “trasversale” da via Baseleghe al lungomare; tale criticità potrebbe essere superata con lo sviluppo della rete ciclopedonale che consideri come centralità il nuovo accesso all’Oasi Val Grande.
- Scarsa presenza di segnaletica pedonale e mappe e/o segnaletica “wayfinding” con indicazione dei percorsi pedonali e delle distanze da percorrere.

### ***Scalini negli attraversamenti pedonali***

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti sono stati individuati n. 396 gradini con altezza maggiore di 2,5 cm.

A Bibione, le strade in cui sono state individuate molte interruzioni sono via Orsa Maggiore, via delle Nazioni, via Andromeda, Corso del Sole.

Nell’entroterra le strade con la presenza di molti scalini sono: via Canal, via Comugne, via Candotti, Via Alighieri, via dell’Unione, via Marango, via A. Frank.

Località	Scalini (attraversamenti; intersezioni; marciapiedi)
ENTROTERRA	189
LITORALE	207
<b>somma</b>	<b>396</b>

Altre criticità riscontrate negli attraversamenti pedonali:

- Assenza di segnaletica orizzontale e linee guida (segnali podotattili) nelle intersezioni.
- Assenza di linee guida podotattili nei semafori e nei luoghi importanti.
- Attraversamenti insicuri nelle vie di collegamento (troppo lunghi a causa dell’eccessiva ampiezza della carreggiata).
- Attraversamenti con dissesto.
- Attraversamenti scarsamente visibili.



## 1.2. Piazze, parchi e aree verdi attrezzate

Si riassumono di seguito le valutazioni contenute nelle schedature delle piazze e aree verdi attrezzate del dossier n.2 del PEBA “Rilievo ambito urbano”.

### Piazze

COD	<b>ENTROTERRA</b>	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi
P01	Piazzale della Chiesa, Cesarolo	A	NO	SI	A	assente	assente	Chiesa, oratorio, bar
P02	Piazza Fermati un Attimo	A	NO	NO	assente	A	NA	Area parcheggi, fermata bus
P03	Piazza Zancanaro	A	PA	SI	A	NA	NA	Posta, Delegazione comunale, ambulatori
P04	Piazza della chiesa via Dote, S Giorgio	A	NO	SI	assente	assente	A	Chiesa
P05	Piazza della Chiesa, via Caduti	NA/PA	NO	SI	assente	assente	NA	Chiesa
P06	Piazzetta S. Mauretto	NA	NO	NO	assente	assente	assente	Chiesetta
P07	Piazza della chiesa, Malafesta	A	PA	SI	assente	assente	NA	Chiesa
P08	Piazza della chiesa via Sta Lucia, Villanova	PA	NO	SI	assente	NA	assente	Chiesa
P09a	Piazza Marconi	NA	NO	NO	assente	NA	assente	Area parcheggi Monumento Caduti
P09b	Piazza via Don Bosco, Muro della Storia	A	PA	SI	assente	assente	assente	Percorso culturale
P10	Piazza Pio X, via della Pace	A	PA	SI	A	A	A	Chiesa
P11	Piazza Libertà (municipio)	A	PA	SI	A	A	A	Municipio, negozi biblioteca
P12	Piazza Galasso	A	NO	SI	A	assente	assente	Posta, negozi, ambulatori
COD	<b>LITORALE</b>	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P13	Piazza del Mercato	A	NO	NO	A	A	A NA	Stazione bus, mercato, luna park
P14	Piazzetta Copernico	A	PA	SI	assente	assente	NA	Mini golf, ristorante
P15	Piazzale Zenith	PA	NO	SI	A	assente	NA	Ristorante, area parcheggi, lungomare
P16	Piazzale Po	A/PA	NO	NO	PA	assente	PA	Negozi



P17	Piazza Fontana	A	NO	SI	assente	Via Pegaso	A	Negozi e bar
P18	Piazza Keplero	A	PA	SI	A	A	NA	Negozi
P19	Piazza Maria Assunta/Via della Vega	A	PA	SI	A	assente	A	Bar e chiesa
P20	Piazza Treviso	A	PA	SI	A	assente	A	Negozi e locali
P21	Piazzale Orione	A NA	PA	PA	A	assente	NA	Negozi
P22	Piazzale Adriatico	A	PA	SI	A	assente	A	Bar e accesso mare
P23	Piazzale Tolomeo	PA/NA	NO	NO	assente	assente	assente	

### Osservazioni

- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.
- Predisporre elementi di arredi e panchine fruibili da tutti consente di aumentare il comfort degli spazi urbani.

### Parchi e aree verdi attrezzate

COD	ENTROTERRA	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Via Matteotti S. Michele	A	NA	assente	NA	NA	A	NA	distante
V02	Via Martin/ Via Cav. V. Veneto, S. Michele	PA	A NA	A con dissesto	A	NA	A	assente	assente
V03	Via Colle Cesarolo	A	NA	assente	NA	NA	A	A	assente
V04	Via Cartini Cesarolo	A	A	A	A	assente	A	assente	assente
V05	Via del Sassello S. Giorgio	A	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
V06	Corso del Popolo/ via Marango, S. Michele	A/PA	NA	NA	NA	NA	assente	NA	assente
V07	Via Comugne S. Michele	A	NA	NA	NA	NA	assente	NA	assente
V08	Via Gobbato/ via Frank S. Michele	A/PA	NA	assente	PA	NA	assente	NA	assente
V09	Via dell'Unione S. Michele	PA	NA	assente	NA	assente	A	NA	assente
V10	Via Marinella Marinella	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente



V11	Via S. Filippo S. Filippo	A/PA	NA	assente	NA	NA	A	NA	NA
<i>COD</i>	<b>LITORALE (BIBIONE)</b>	<i>Viale esterno</i>	<i>Accessi</i>	<i>Viale interno</i>	<i>Arredi</i>	<i>Giochi</i>	<i>Park riservato</i>	<i>Attravers.</i>	<i>Fermata bus</i>
V12	Parco Via Perseo	A NA	A	A	A	NA	assente	A	assente
V13	Parco via Andromeda/ via Degli Orti/ Valgrande	A	assente	assente	PA/NA	NA	assente	assente	assente
V14	Via Argo/ via Maja	A	A	A/PA	A	assente	assente	NA	assente
V15	Parco del Donatore	A	A	A	A	NA	A	A	assente
V16	Parco Calisthenics, via degli Ontari	A	A	PA	A	NA	A	A	assente
V17	Parco Viale dei Ginepri	A	A	PA	A	assente	assente	A	A
V18	Via passeggiata Adriatico Ovest	A	A	NA	A	assente	A	assente	assente
V19	Via Capricorno Est/Ovest	A	PA	PA	A	assente	A	assente	assente
V21	Spiaggia Savoy beach hotel	A	A	NA	NA	NA	A	_	distante
V20	Giardino Mediterraneo della Venezia Orientale	NA	NA	NA		assente	assente	_	assente
V22	Boschi/ Pineta	A	NA	NA	_	assente	assente		
V23	Parco Piazza Galasso	A	A	A	A	A	PA	assente	assente
V24	Val Grande	NA	NA	NA		assente	assente	assente	NA



via Mons. Martin, Cesarolo



Parco del Donatore, Bibione

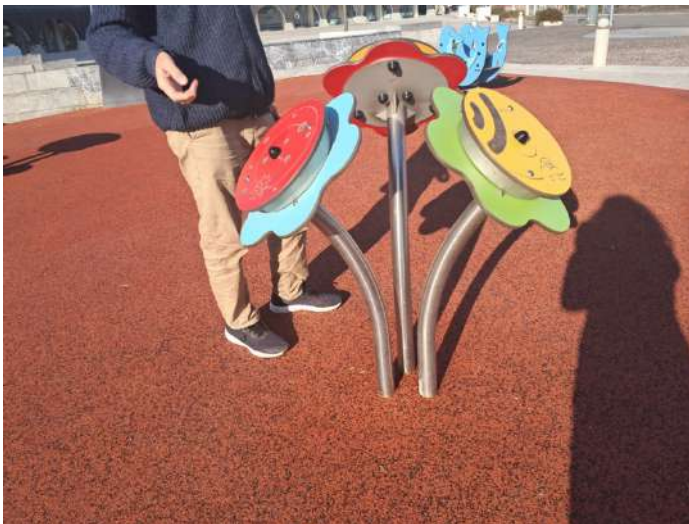




*Parco Calisthenics, Bibione*



*Via Comugne, S. Michele*



*Nuovo parco giochi inclusivo in Piazza Galasso, S. Michele al T.*



#### Note

- Incrementare i vialetti con pavimentazione percorribile per consentire la percorribilità e la fruibilità alle carrozzine e la fruibilità di arredo ed attrezzature.
- Installare per default dei giochi inclusivi con il ricambio dei giochi e nuovi acquisti.

### 1.3. Lungomare e spiagge

Il lungomare è dotato di un'ampia pista ciclopedonale con buona percorribilità della pavimentazione. Tutte le strutture e attrezzature (docce, bagni, bar) sono collegate tramite rampe e scivoli dalla stessa ciclopedonale.

Nel 2019, la località di Bibione è stata premiata per il suo progetto "Bibione Destinazione Ospitalità Accessibile", che si è aggiudicato *il Village for all Award 2019* nella categoria "Destination4All". Il Piano degli arenili prevede alcuni standard per l'accessibilità che potrebbero essere implementati e migliorati.





Arenile e accesso Savoy beach- Terme

## 1.4. Percorsi eco- turistici nel litorale

### *Sentieri in ambiti naturalistici*

- La ciclopedonale del Faro, è lunga ca. 2,0 km e collega il Faro del Tagliamento con via Procione, percorrendo un ambito non urbanizzato parallelo al litorale.
- Il sentiero del bosco della Lecceta-bosco Baseleghe, è lungo ca. 1,1 km e collega via Brenta con via delle Nazioni.

Questi percorsi, sebbene presentino un fondo ben compattato e del ghiaino, possono risultare poco fruibili per le carrozzine; per migliorare la fruibilità potranno essere previsti interventi di stabilizzazione della pavimentazione ad es. con la stesura di impasti in inerte di cava tipo Sarone e calce.



*Parco del Mediterraneo, Bibione*

### **Oasi Val Grande**

L'area naturalistica della "Val Grande" è visitabile a pagamento, con ingresso da via Baseleghe n.2 che conduce a un'area parcheggi e a una "casetta" tipo prefabbricata con funzione "ufficio accoglienza". L'area presenta una rete di percorsi in sterrato; è presente un progetto per migliorare l'accessibilità dell'area; a tale scopo si segnala la necessità di realizzare percorsi con materiali stabilizzanti, come ad es. pavimento con ghiaia tipo Sarone e calce, che presenta un buon livello di compatibilità con l'ambiente naturale.

Risulta opportuno attrezzare un percorso con linee guida (es con parapetto-fune o con cordoli in legno) per renderlo fruibile alle persone non vedenti o con disabilità cognitiva.

Altri interventi per migliorare l'accessibilità: inserire uno stallone riservato ai disabili nell'area parcheggi; realizzare indicazioni a rilievo nella mappa illustrativa; pavimentare l'area giochi con materiale antitrauma.







### ***Sentieristica e viali alberati***

Nella parte Est del litorale sono presenti viali alberati a bassa percorrenza automobilistica e quindi adatti per le passeggiate (ad es. via Pola, via Pirano, via Capodistria e le strade traverse) in cui è opportuno rafforzare la pedonalità con limiti di velocità e con segnaletica orizzontale per la delimitazione della carreggiata.

Sono inoltre presenti molti percorsi con valenze “paesaggistiche” da valorizzare e rendere fruibili alle carrozzine.



*Via Capodistria*



*Bosco della Lecceta*



### ***Gira Tagliamento***

Il percorso ciclopedonale-turistico “Gira-Tagliamento” che dal faro di Bibione attraversa l’entroterra per arrivare ad Alvisopoli in comune di Fossalta di Portogruaro, nei tratti arginali non risulta accessibile per le persone in carrozzina o con problemi di deambulazione a causa della pavimentazione erbosa-sterrata e del declivio arginale non protetto che risulta inadatto per le persone ipovedenti/non vedenti. Inoltre alcuni tratti sono in sede stradale promiscua, limitando la continuità ciclopedonale del percorso.



*Tratto ciclopedonale GiraTagliamento*



## 2. Mobilità intermodale

Nel campo della mobilità urbana, il termine “intermodale” indica la combinazione di diverse modalità di spostamento delle persone che possono effettuare un percorso a piedi integrando l’automezzo privato, o un mezzo pubblico, o l’imbarcazione turistica. I luoghi in cui si effettua tale “interscambio modale” sono i parcheggi, le fermate autobus e gli imbarcaderi turistici, che sono stati appositamente rilevati nel PEBA.

### 2.1. Parcheggi riservati

E’ stata effettuata la ricognizione dei parcheggi e degli stalli riservati ai titolari di CUDE (Contrassegno Unico Disabilità Europeo) per una verifica sommaria del rispetto degli standard (1 posto riservato ogni 50 parcheggi) e dei requisiti di qualità (segnalazione, posizionamento, fruibilità). La ricognizione ha individuato 168 stalli riservati con le seguenti valutazioni.

LOCALIZZAZIONE	N. STALLI RISERVATI DISABILI e valutazione accessibilità
<b>CESAROLO</b>	<b>17</b>
Piazza della Chiesa	1 A
Piazza Zancanaro/Via Conciliazione (scuola)	2 A
Via Mons. Martin	4 A
Via Matteotti (tratto 2) (ex-scuola)	2 A
Via Malamocco (cimitero)	1 A
Via Forgiarini (tratto 2)	2 A
Via del Sal	1 A
Via del Colle	4 A
<b>SAN GIORGIO</b>	<b>9</b>
Via Diaz piazzetta	1 PA (poco visibile)
Via Dote	1 A
Via del Sassello	2 A
Via dell’Usignolo	2 A
Via Caduti (cimitero)	A
Via Madonnetta (scuola e palestra)	2 A



<b>S. FILIPPO/ BEVAZZANA/ MARINELLA</b>		<b>6</b>
Via Bevazzana (fermata)	1A	
Via S. Filippo	1A	
Via Marinella	1A	
Via Malamocco Terzo Bacino (cimitero)	2A	
Parco via S. Filippo	1A	
<b>VILLANOVA/ MALAFESTA/ S. MAURO</b>		<b>4</b>
Via Volta, Malafesta	1A	
Via Scuola, Malafesta	1 NA posizione e segnal assente	
SP 75 tratto 2,3, Via Scuole/ Toti (Villanova) Area park fronte chiesa	1A	
Via Sta Lucia, Villanova	1A	
<b>SAN MICHELE AL TAGL.</b>		<b>30</b>
SS14	1A	
Piazza Libertà (municipio e biblioteca)	1A	
Piazza Galasso (Posta)	1A	
Via Agnolina (cimitero)	1A	
Via Cipressi	1A	
Via Bazzana	1NA	
Via Don Nicola Nadin	3A	
Via De Amicis (scuola e casetta dell'acqua)	3A	
Via M. della Libertà	1NA	
Via Candotti	1A	
Via Canal	1A- 1NA	
Via Alighieri	2A	
Via Piave	1A	
Via Ricostruzione (posta)	1A	
Via Manzoni (scuola in via Pascoli)	2A	
Via Comugne	1A	
Via Soliman/Comugne (supermercato)	2A	
Via Corso del Popolo	3A	
Via dell'Unione	3A	
Via della Pace/Via Trieste	3A	
<b>TOTALE</b>	<b>66</b>	



<b>BIBIONE<sup>2</sup></b>	
Piazza del Mercato e via del Sagittario)	10 <b>A</b> – 1 <b>PA</b> – 1 <b>NA</b>
Piazza Keplero e Piazza Orione (Viale delle Costellazioni)	<b>2A</b>
Piazza Maria Assunta e Piazza Treviso e Piazzale Tolomeo	<b>4A</b>
Via Orsa Maggiore	<b>3A</b>
Via Delfino/Piazzale	<b>3A</b>
Via Terra	<b>1PA</b>
Via Corso del Sole	3 <b>A</b> – 2 <b>NA</b>
Passeggiata Adriatico	1 <b>A</b>
Via Maja (delegaz. di zona; polizia; ecc.)	<b>4 A</b>
Viale della Luna	<b>1A</b>
Viale Aurora	<b>2A</b>
Via della Vega	<b>2A</b>
Viale Veneto	<b>2A</b>
Via delle Colonie e via interna	3 <b>A</b> – 3 <b>PA</b>
Via Corso Europa	3 <b>A</b> – 2 <b>PA</b>
Viale Italia/Vivaldi	2 <b>PA</b> – 1 <b>NA</b>
Viale delle Costellazioni	<b>1A</b>
Viale Vivaldi	<b>2A</b>
Viale dei Ginepri	<b>3A</b>
Via Procione	<b>1A</b>
Via Rigel	<b>3A</b>
Via Timavo (Stadio)	<b>2A</b>
Via Lira	<b>2A</b>
Via Perseo	<b>2A</b>
Via Ariete	<b>1A</b>
Via Monticano/Piazzale Po	<b>1PA</b>
Viale degli Ontari	<b>5A</b>
Via dei Lauri	<b>5A</b>
Via Auriga (scuola)	<b>2A</b>
Via Passeggiate al Mare	<b>2NA</b>
Via Capricorno	<b>2A</b>
Piazzale Zenith e Piazzale Adriatico	<b>&gt;10 A</b>

<sup>2</sup> Altri stalli riservati sono collocati nelle zone residenziali e presso le strutture turistiche.





Traverse Corso Europa	>4
TOTALE	104

**Somma entroterra e litorale 168**

<b>n. 147 A</b> Stallo parcheggio riservato a norma.	<b>n.11 PA</b> Stallo poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato.	<b>n. 10 NA</b> Stallo non a norma per carenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. ridotte, assenza raccordo percorso.
---	--	--

Zone di Bibione in cui incrementare gli stalli riservati:

- via Maja fra via Baseleghe e via Timavo
- Corso del Sole
- Via Monticano/ Piazzale Po
- Zona Lido dei Pini
- Via Lemene/ via Gemelli
- Via Andromeda e via Pegaso
- Presso i parchi attrezzati
- Via Capodistria (cimitero)
- In via Cellina (centro tennistico)

## 2.2. Fermate dei mezzi di trasporto pubblico locale (TPL)

Nei percorsi stradali rilevati dal PEBA sono state individuate 101 fermate autobus.

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

- **MOBILITÀ:** presenza di una pedana e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa.
- **ORIENTAMENTO:** presenza di segnali podotattili e leggibilità delle informazioni.
- **COMFORT:** presenza di panchina e pensilina.
- **SICUREZZA:** presenza di un percorso protetto per raggiungere la fermata.

S. MICHELE AL T./ CESAROLO	n. fermate	DIS. MOTORIA (piazzola raccordo)	COMFORT (pensilina panca)	DIS. VISIVA (podotattili info)	SICUREZZA
Via Conciliazione	1	A	NO	NO	SI
Via Conciliazione	1	NA	SI	NO	PA
Via Conciliazione	1	NA	SI	NO	SI
Via Conciliazione	1	A	NO	NO	SI
Via Roma (tratto 1)	1	NA	NO	NO	NO
Via Roma (tratto 1)	1	NA	SI	NO	NO
Via Roma (tratto 2)	1	NA	SI	NO	NO
Via Roma (tratto 2)	1	NA	SI	NO	PA
Corso del Popolo (tratto 1)	2	A	NO	NO	SI



Corso del Popolo (tratto 1)	1	A	SI	NO	SI
Corso del Popolo (tratto 2)	1	A	NO	NO	SI
Corso del Popolo (tratto 2)	1	A	PA	NO	SI
Via Marango (tratto 2)	1	NA	NO	NO	NO
Via Marango (tratto 2)	1	NA	NO	NO	SI
M. Polo/angolo Marango	1	NA	NO	NO	PA
Via Serenissima/Parco dei Pini	1	PA	NO	NO	SI
<b>S. GIORGIO AL T.</b>					
Via Nazionale	1	A	NO	NO	SI
Via Nazionale	1	NA	NO	NO	PA
Via Nazionale tratti 3,4	3	NA	NO	NO	SI
<b>S. FILIPPO/ BEVAZZANA/ MARINELLA</b>					
Via Bevazzana	2	NA	NO	NO	SI
Via Bevazzana	1	NA	SI	NO	SI
Via Bevazzana	1	NA	NO	NO	NO
Via S. Filippo	1	NA	NO	NO	SI
Via S. Filippo	1	NA	PA	NO	SI
Via S. Filippo	1	NA	NO	NO	PA
Via Marinella	2	NA	NO	NO	NO
Via Marinella	1	NA	NO	NO	SI
Via Marinella	1	NA	PA	NO	SI
Malafesta/Villanova/S.Mauro	1	NA	SI	NO	SI
Via Pordenone	2	NA	NO	NO	NO
Via Mauretto	1	NA	NO	NO	SI
Via Boscato/Palazzetto	1	NA	SI	NO	NO
Via Malafesta	1	NA	NO	NO	SI
Via Malafesta	1	A	SI	NO	SI
Via Scuole	2	NA	NO	NO	PA
SP75 via Toti	1	NA	NO	NO	NO
SP75 via Toti	1	NA	NO	PA	PA
Via S. Lucia	1	NA	PA	NO	SI
somma	45	9 A 35 NA 1 PA	31 NO 4 PA 10 SI	1 PA 44 NO	26 SI 8 PA 11 NO

<b>BIBIONE</b>	<i>n. fermate</i>	<i>DIS. MOTORIA (piazzola raccordo)</i>	<i>COMFORT (pensilina panca)</i>	<i>DIS. VISIVA (podotattili info)</i>	<i>SICUREZZA</i>
Terminal Bus Via Maja/ Via Orsa Maggiore	3	A	SI	SI	SI
Via Orsa Maggiore	2	NA	NO	NO	NO
Via Orsa Maggiore	4	NA	NO	NO	SI
Via Orsa Maggiore	1	A	NO	NO	SI
Via Orsa Maggiore	1	PA	NO	NO	SI
Via Orsa Maggiore	1	NA	PA	NO	NO
Corso del Sole	2	NA	NO	NO	SI
Corso del Sole	1	PA	SI	NO	SI



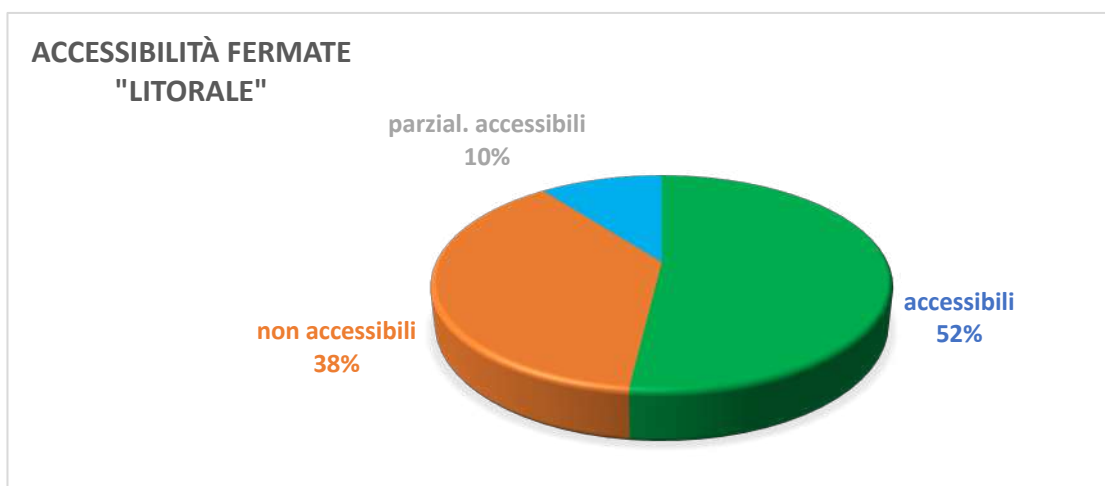
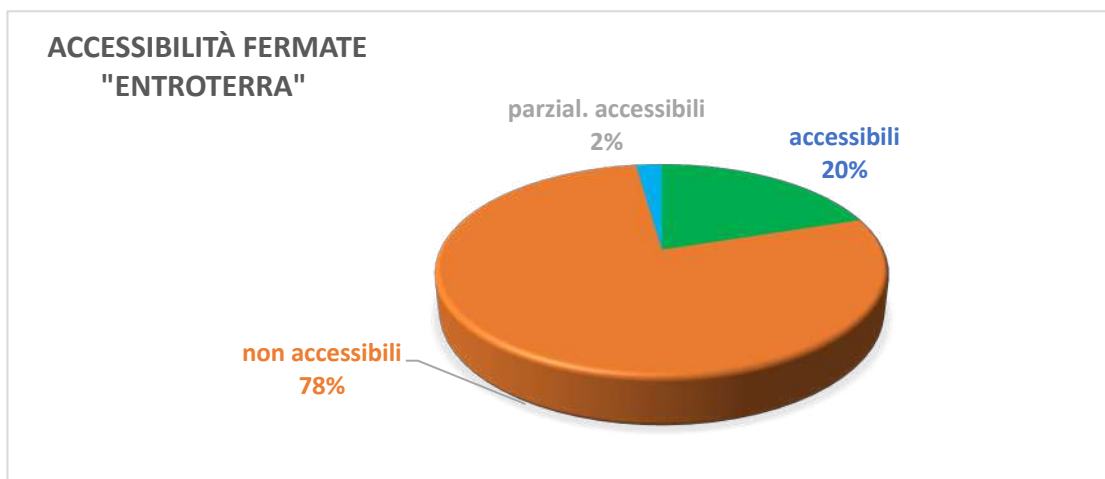
Corso del Sole	1	A	SI	NO	SI
Corso del Sole	1	A	PA	NO	SI
Corso Europa/inizio Corso del Sole	1	NA	NO	NO	SI
Corso Europa/Pletone/ Zodiaco/Gemelli	3	A	NO	NO	SI
Corso Europa/Polluce	1	NA	NO	NO	PA
Via Baseleghe h. Viale Alemagna	1	NA	PA	NO	NO
Via Baseleghe h. V.le Alemagna verso Tridente/ Lungo strada	4	NA	NO	NO	NO
Viale dei Ginepri	1	NA	NO	NO	PA
Viale dei Ginepri	2	A	PA	NO	SI
Viale dei Ginepri	8	A	NO	NO	SI
Viale dei Ginepri	1	NA	NO	NO	SI
Via Passeggiata al mare	1	NA	NA	NA	SI
Via Pegaso	1	NA	NA	NA	SI
Via Lira	1	NA	NA	NA	SI
Via Venere	1	NA	NA	NA	NO
Via Ariete	1	NA	NA	NA	SI
Via Maja	1	A	PA	NO	SI
Via Argo/ Via Egeria	1	A	NO	NO	SI
V.le Alemagna/ Parco d. Pini/ via Dalmazia	2	A	NO	NO	SI
Viale Alemagna/ Parco dei Pini	2	NA	NO	NO	NO
Viale Veneto	2	A	NO	NO	SI
Via Lemene	2	A	NO	NO	SI
Via Lemene	2	PA	NO	NO	SI
Via Lemene	2	A	NO	NO	SI
Via Rigel	1	NA	NO	NO	NA
Via Rigel	2	NA	NO	NO	NA/PA
Via Procione	1	NA	NO	NO	NA
Via Procione	1	NA	NO	NO	SI
Via Procione	1	A	SI	NO	SI
Via Lattea	2	A	NO	NO	SI
Via della laguna	1	PA	NO	NO	SI
Viale dei Ginepri	8	A	NO	NO	SI
Viale dei Ginepri	1	A	PA	NO	SI
Viale dei Ginepri	1	NA	NO	NO	SI
Viale dei Ginepri	1	NA	PA	NO	SI
Viale dei Ginepri	1	NA	NO	NO	PA
Viale dei Ginepri	1	A	PA	NO	SI
Via Toro	1	A	SI	NO	SI
Via Toro	1	NA	NO	NO	SI
Via delle Colonie	2	PA	NO	NO	SI
Via delle Colonie	1	A	NO	NO	SI
Via delle Colonie	1	A	PA	NO	SI
Via del Sagittario/Aurora	1	A	NO	NO	SI
Viale Italia	2	A	NO	NO	SI

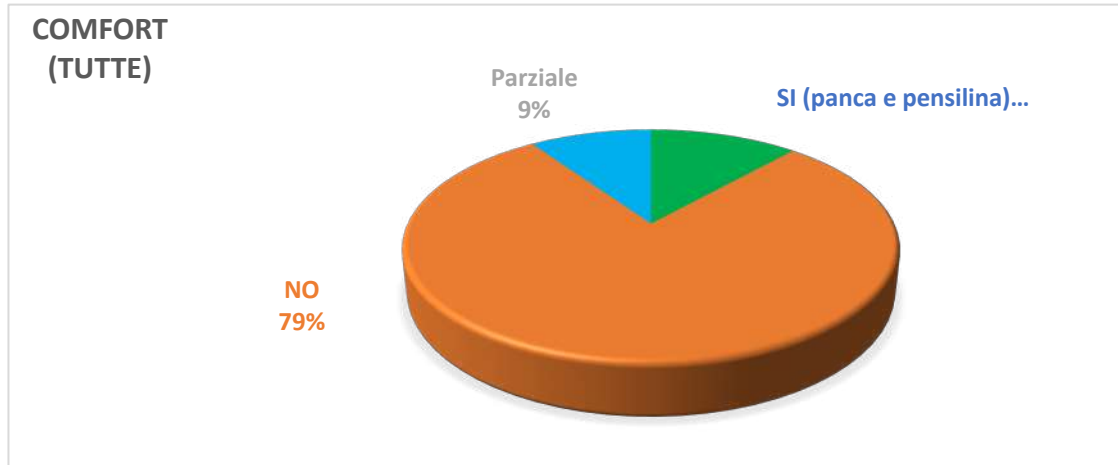


Viale Italia	2	PA	NO	NO	SI
Via Unità d'Italia	1	NA	NO	NO	SI
Via Lattea	1	A	NO	NO	SI
Via Regolo	1	NA	NO	NO	NO
Via Venere	1	NA	NO	NO	SI
Via Ariete	1	NA	NO	NO	SI
Via Lemene	2	PA	NO	NO	SI
Via Pegaso	1	NA	NO	NO	SI
Via Passeggiata al Mare	1	NA	NO	NO	SI
Viale Cormor	1	A	NO	NO	SI
somma	101	50 A 11 PA 40 NA	7 SI 10 PA 84 NO	98 NO 3 SI	82 SI 4 PA 15 NO

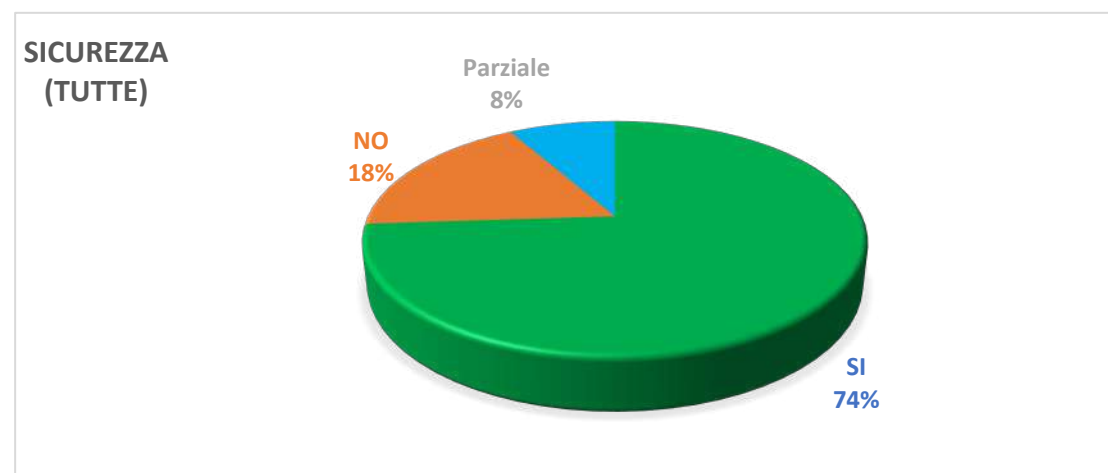
**Legenda**

**SI** ACCESSIBILE, REQUISITI A NORMA | **PA** PARZIALMENTE ACCESSIBILE | **NO** NON ACCESSIBILE






SI 17/P 14/NO 115



SI 108/P 12/NO 26

#### Note

- Il numero di fermate “non accessibili” è molto superiore nell’entroterra rispetto a Bibione.
- Le fermate “insicure” sono situate lungo le strade prive di un percorso protetto (es. via Roma; via Baseleghe; via Procione; via Rigel; via Alemagna/Parco dei Pini; via Venere; via Toti; via Pordenone; ecc.).
- Per recarsi alla stazione bus, l’attraversamento pedonale su via Maja è molto lungo e presenta uno scivolo di raccordo troppo ripido .
- Assenza di ausili (con poche eccezioni) per non vedenti e ipovedenti (es. percorsi tattili e mappe a rilievo).
- Scarsa presenza di elementi di comfort (es. pensilina; panchina; display per orari e informazioni).

Fra le possibili azioni per migliorare la fruibilità dei mezzi pubblici:

- individuare le fermate più frequentate e intervenire per migliorare l’accessibilità ed il comfort.

- svolgere un'indagine presso la popolazione per verificare la carenza di fermate bus nel territorio e individuare i luoghi idonei per nuove fermate bus.
- avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane.



Corso del Popolo, S. Michele al T.



Autobus con pedana estraibile

### 2.3. Imbarcaderi turistici

località	DISAB. MOTORIA (imbarcazione)
Traghetto Bibione/ Lignano	A
Passo barca Bibione/ Vallev ecchia	A/PA

Le imbarcazioni sono accessibili alle carrozzine; è previsto il miglioramento del pontile lato Caorle per la stagione 2025.



Servizio barca Lignano/Bibione<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Fonte: <https://www.bibione.com/it/dettagliopuntointeresse/18-x-river-passaggio-barca-lignano-bibione/>



### 3. Valutazione accessibilità ambito edilizio

#### 3.1. Edifici comunali

Il rilievo ha riguardato n.22 Edifici comunali.

cod	CAT.	Denominazione	indirizzo	Località
E01	UFF	Municipio	Piazza Libertà, 2	Capoluogo
E02	POLIF	Biblioteca	Piazza Libertà, 1	Capoluogo
E03	SCUOL	Scuola primaria "Zanetto Elti da Rodeano"	Via Pascoli, 7	Capoluogo
E04	SCUOL	Scuola secondaria "Tito Livio" e PALESTRA	Corso del Popolo, 81	Capoluogo
E05	UFF	Ufficio postale	Via Apicilia	Pozzi
E06	POLIF	Ex scuola Casa Alpini (LAVORI IN CORSO)	Via Armentarezza	San Filippo
E07	UFF	Delegazione Comunale + ufficio postale	Via Conciliazione	Cesarolo
E08	POLIF	Centro sociale Ex Betulle (DISMESSO)	Piazza della Chiesa, 3	Cesarolo
E09	SCUOL	Scuola primaria "Giovanni Pascoli"	Via Conciliazione, 122	Cesarolo
E10	SCUOL	Scuola secondaria (DISMESSO)	via Matteotti, 1	Cesarolo
E11	SCUOL	Scuola secondaria di S. Giorgio	Via Madonetta, 81	San Giorgio
E12	SPORT	Palazzetto dello sport	Via Dote	San Giorgio
E13	CIMIT	Cimitero S. Giorgio	Via Caduti	San Giorgio
E14	CIMIT	Cimitero S. Michele	Via Agnolina	Capoluogo
E15	CIMIT	Cimitero Cesarolo	Via Malamocco	Cesarolo
E16	CIMIT	Cimitero Bibione	Via Capodistria	Bibione
E17	UFF	Delegazione Comunale + polizia locale	Via Maja, 84	Bibione
E18	ALTRO	Luna Park (Servizi igienici)	Piazza Mercato	Bibione
E19	ALTRO	Faro (demaniale, in uso dal Comune) - espositivo	Via del Faro	Bibione
E20	ALTRO	Terminal ATVO	Via Maja, 86	Bibione
E21	SPORT	Stadio	Via Timavo	Bibione
E22	SPORT	Palazzetto dello sport	Via Maja, 63	Bibione
E23	SPORT	Centro tennistico	Via Cellinaa	Bibione
E24	SCUOL	Scuola primaria "Aristide Gabelli"	Via Maja, 80	Bibione
E25	SCUOL	Scuola secondaria (DISMESSO)	Via Maja, 80	Bibione
E26	SCUOL	Scuola dell'infanzia "Carlo Lorenzini Collodi"	Via Auriga, 9	Bibione

Il dossier del PEBA n.5 rilievo riporta le schede edifici con 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:

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

Valutazione di sintesi dell'accessibilità negli ambiti dell'edificio

EDIFICIO	AMBITO VALUTATO						
	Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite seconda
Municipio	X	X	X	X	X	-	-
Biblioteca	X	X	X	X	X	-	X
Scuola primaria "Zanetto Elti da Rodeano"	X	X	X	X	X	X	X
Scuola secondaria "Tito Livio" e PALESTRA	X	X	X	X	X	X	X
Ufficio postale	X	X	-	-	X	-	-
Delegazione Comunale + ufficio postale	X	X	X	X	X	-	-
Centro sociale Ex Betulle (DISMESSO)	X	X	X	X	X	-	-
Scuola primaria "Giovanni Pascoli"	X	X	X	X	X	X	X
Scuola secondaria (DISMESSO)	X	X	X	X	X	X	X
Scuola secondaria di S. Giorgio	X	X	X	X	X	X	X
Palazzetto dello sport	X	X	X	-	X	X	X
Cimitero S. Giorgio	X	X	X	-	X	-	-
Cimitero S. Michele	X	X	X	-	X	-	-
Cimitero Cesarolo	X	X	X	-	X	-	-
Cimitero Bibione	X	X	X	X	X	-	-
Delegazione Comunale + polizia locale	X	X	X	X	X	-	X
Luna Park (Servizi igienici)	X	X	X	-	-	-	-
Faro (demaniale, in uso dal Comune) - espositivo	-	X	X	X	X	X	-
Terminal ATVO	X	X	X	X	X	-	-
Stadio	X	X	X	-	X	X	-
Palazzetto dello sport	X	X	X	-	X	-	X
Centro tennistico	X	X	X	-	X	X	-
Scuola primaria "Aristide Gabelli"	X	X	X	X	X	X	X
Scuola secondaria (DISMESSO)	X	X	X	X	X	X	X
Scuola dell'infanzia "Carlo Lorenzini Collodi"	X	X	X	-	X	X	X



### 3.2. Altri servizi pubblici (non comunali)

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

- gli uffici postali, le banche, i supermercati;
- i servizi socio sanitari (farmacie e ambulatori medici).
- I luoghi di culto.

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.

#### **Uffici postale, banche, supermercati**<sup>4</sup>

ENTROTERRA	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Ufficio postale, via Ricostruzione, S. Michele	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>NA</b>	assente	
Ufficio postale, Cesarolo	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b> con rampa <b>PA</b>	<b>A</b>	distante	<b>A</b>
Banca Cooperativa, Cesarolo	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	distante	<b>NA</b>
Banca Via Marango, S. Michele	assente	<b>PA</b>	<b>A</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
Banca PreAlpi San Biagio, SS14, S. Michele	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>NA</b> distante	<b>NA</b>
Supermercato MD, via Comugne, S. Michele	<b>A</b>	<b>PA</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
Supermercato Despar	<b>A</b>	<b>A/PA</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
Oratorio, Cesarolo	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>	assente	

<sup>4</sup> L'accesso facilitato nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) e nei locali pubblici è importante per l'autonomia di persone con disabilità; i centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità. Si suggerisce un'iniziativa di sensibilizzazione dei commercianti ed eventuali azioni di sostegno per installare rampe removibili e/o migliorare la fruibilità dei locali.



LITORALE (BIBIONE)	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Ufficio Postale Piazza Mercato, Bibione	A	A/PA	A	NA	A	A
Unitcredit banca, Viale Aurora	assente	A	NA	NA	distante	A
Civik bank, Corso del Sole	A	A	NA	NA	distante	NA
Banca ATM, Passeggiata Lido dei Pini	NA via Rigel	A	NA	NA	NA	A
Banca S. Biagio, Corso del Sole	assente	PA	A	A	distante	NA
Banca Credit Friuli, Corso del Sole	assente	PA	A	A	NA	PA/NA
Intesa S. Paolo, Corso del Sole	assente	NA scal per accesso portico	A	PA	NA	NA
Supermercato Eurospar via Orsa Maggiore	A	PA	A	A	distante NA	PA
Supermercato Lidl, via Orsa Maggiore	assente	A PA	A	A	NA	PA
Supermercato Visotto, Corso del Sole	assente	A	A	A	assente distante	A

### Sevizi socio sanitari (farmacie e ambulatori)

ENTROTERRA	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia S. Michele al Tagl.	A senza cart.	A	A	A	NA SS14 area parch.	NA via Roma
Farmacia Cesarolo	assente	A	NA	NA	NA	NA
Farmacia via Nazionale S. Giorgio	assente	PA/NA	PA	NA	A	NA
Farmacia Lido dei Pini	NA via Rigel	PANA	NA	NA	NA	A
Ambulatori Piazza Zancanaro, Cesarolo	A	A	A	NA	distante	NA
Centro famiglia Piazza Zancanaro, Cesarolo	A	A	servoscala	NA	distante	NA
Dentista S. Giorgio	assente	PA	NA	NA	NA	A
Distretto Ulss Piazza Galasso S. Michele	PA	A	PA/NA	A	assente	assente
Guardia medica (citofono troppo alto), Piazza Galasso	PA	A	PA/NA	PA	assente	assente



Dentista e medico piano 1, Piazza Galasso	PA	A	NA no ascensore	NA	assente	assente
Clinica Veterinaria, via Bazzana, S. Michele	assente	NA	NA	NA	assente	assente
Ambulatori e guardia medica via Bazzana, S. Michele	NA	PA	NA	NA	assente	assente
Psicoterapeuta e dentista, SS14	assente	A	NA	NA	assente	NA
Ambulatori via M. Polo S. Michele	A	A	A	NA	NA	assente
Studio omeopatia via M. Polo S. Michele	A	A	NA	NA	NA	assente
Dentista Via Marango-Rossini S. Michele	assente	NA	NA	NA	NA	NA
Casa di riposo via dell'Unione S. Michele	A	A	A	non automatica NA	assente distante	NA
LITORALE (BIBIONE)	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversa- mento
Pronto soccorso via Cormor	A	A	A	A	A	PA fare scivolo area parch.
Studio fisioterapia, Corso del Sole	assente	PA	A	NA	distante	assente
Farmacia via dei Ginepri	A	A	A	A	A	A
DS Dental Corso del Sole	assente	A	A	NA	distante	PA
Farmacia Corso del Sole/ via Costellazioni	assente	PA	NA portico PA		distante	NA
Farmacia Viale Aurora	assente	A	A	A	distante	A
Ambulatorio medico via Orsa Maggiore (inizio via)	assente	PA	NA	NA	distante	NA
Medicina turistica via Cormor	A	A	A	NA	A	PA
Studio medico per turisti Corso del Sole	assente	A	NA scal dal marciapiede	NA	NA	NA
Centro medico via dei Ginepri	assente	A	NA	NA	A	A
Pediatra via Orsa Maggiore (inizio via)	assente	PA	NA	NA	distante	PA
Stella Maris Bibione	A	A	A	A	-	-
Studio fisioterapia Bibione	A	A	A	PA/NA	assente	A



Nota: le Terme sono prive di porte automatiche accedendo dal piazzale.

### **Attività commerciali e bar-ristoranti**

In alcune aree campione nei negozi-attività commerciali e nei bar ristoranti, è stata verificata la eventuale presenza di gradini nelle soglie delle porte d'ingresso esterne dei locali.

Si riportano di seguito i dati quantitativi del rilievo.

#### Corso del Sole e p.le Zenith

	INGRESSO SENZA SCALINI	INGRESSO CON SCALINO < H3 cm	INGRESSO CON SCALINO > H3 cm	somma
RISTO-BAR	3	8	14	25
AG. IMMOBILIARE	6	6	14	26
NEGOZI	5	16	27	48
somma	14	30	55	99
	14,1%	30,3%	55,6%	

#### via delle Costellazioni

	INGRESSO SENZA SCALINI	INGRESSO CON SCALINO < H3 cm	INGRESSO CON SCALINO > H3 cm	somma
RISTO-BAR	14	3	1	18
NEGOZI	13	25	1	39
somma	27	28	2	57
	47,4%	49,1%	3,5%	

#### San Michele al Tagl.

	INGRESSO SENZA SCALINI	INGRESSO CON SCALINO < H3 cm	INGRESSO CON SCALINO > H3 cm	somma
RISTO-BAR	5	2	2	9
NEGOZI	11	2	9	22
somma	16	4	11	31
	51,6%	12,9%	35,5%	



*Corso del Sole, Bibione*

- In Corso del Sole, molti condomini, in cui al piano terra sono presenti le attività commerciali, sono privi di accessibilità al portico, per l'assenza di scivoli di raccordo alla strada-parcheggio. Alcuni esercizi commerciali hanno provveduto alla collocazione di uno scivolo d'ingresso, ma il portico resta comunque non accessibile alle carrozzelle.
- Molti esercizi commerciali presentano piccolo gradino nell'ingresso (h 2-3 cm) che può essere facilmente eliminato con lo "smussamento" dello spigolo e/o con la collocazione di un piccolo scivolo di raccordo.
- Sarà utile organizzare un tavolo di concertazione con i commercianti e l'Ascom.
- In Piazzale Zenith la galleria commerciale presenta scalini; è in corso di realizzazione una rampa, ma occorre evidenziare la presenza con segnalazione e posizionare almeno uno stallò riservato adiacente alla rampa.
- Gli scivoli e le rampe spesso sono difficilmente accessibili a causa dei parcheggi che ostruiscono il percorso.



*Piazza Zancanaro, Cesarolo*



*Piazza della Chiesa, S. Giorgio*





### ***Luoghi di culto***

	<i>Percorsi esterni</i>	<i>Parch. riservato</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Ingresso luogo di culto</i>
Chiesa via delle Colonie Bibione	A	A	A	A
Chiesa San Antonio via Baseleghe, Bibione	NA	assente	assente	NA
Chiesa S. Maria Assunta via Antares, Bibione	A	A	assente	A
Chiesa Regina della Pace via Capricorno Ovest, Bibione	assente parcheggio	A	assente	A
Chiesa Madonna del Soccorso Bevazzana	A	assente	NA	NA
Chiesa parrocchiale di Cesarolo	A	assente	assente	A
Chiesa parrocchiale di S. Michele al Tagliamento	A	A	A	A
Chiesa parrocchiale di S. Giorgio al Tagl.	A	A	distante	A
Chiesa di S. Giorgio S. Giorgio al Tagl.	A	assente	assente	PA
Oratorio di San Filippo	A	assente	NA	NA
Chiesa di S. Mauretto	assente NA	assente	assente	NA
Chiesa di Villanova	NA	assente	NA	A
Chiesa di Malafesta	NA	A	PA	NA



*San Mauretto*





## 4. Priorità d'intervento

### 4.1. Edifici comunali

Il punteggio viene assegnato in funzione di 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.

Con riferimento al rilievo tecnico, il punteggio viene formulato sulla base delle non conformità rilevate. Così come per gli spazi urbani, il punteggio dell'edificio è un dato dinamico, che potrà essere modificato a seconda degli adeguamenti 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 si articola come di seguito:

scuola primaria / municipio / edificio rappresentativo	4,0
impianto 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 si articola come di seguito:

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

EDIFICIO	PRIORITA'				TOT
	Frequent.	Barr. arch.	Segnalaz.	Progr. LLPP	
Scuola primaria "Giovanni Pascoli"	4,0	2,5	0	0	<b>6,5</b>
Scuola secondaria di S. Giorgio	4,0	2,5	0	0	<b>6,5</b>



Scuola secondaria "Tito Livio" e PALESTRA	4,0	1,5	0	0	<b>5,5</b>
Palazzetto dello sport	3,0	2,5	0	0	<b>5,5</b>
Scuola dell'infanzia "Carlo Lorenzini Collodi"	3,0	2,0	0	0	<b>5,0</b>
Centro tennistico	3,0	2,0	0	0	<b>5,0</b>
Delegazione Comunale + polizia locale	3,5	1,5	0	0	<b>5,0</b>
Scuola primaria "Aristide Gabelli"	4,0	1,0	0	0	<b>5,0</b>
Scuola primaria "Zanetto Elti da Rodeano"	4,0	1,0	0	0	<b>5,0</b>
Delegazione Comunale + ufficio postale	2,5	2,5	0	0	<b>5,0</b>
Terminal ATVO	3,5	1,5	0	0	<b>5,0</b>
Municipio	4,0	0,5	0	0	<b>4,5</b>
Biblioteca	3,0	1,0	0	0	<b>4,0</b>
Cimitero S. Giorgio	2,5	1,5	0	0	<b>4,0</b>
Cimitero S. Michele	3,0	1,0	0	0	<b>4,0</b>
Cimitero Cesarolo	2,5	1,5	0	0	<b>4,0</b>
Cimitero Bibione	2,5	1,5	0	0	<b>4,0</b>
Ufficio postale	2,5	1,0	0	0	<b>3,5</b>
Palazzetto dello sport	3,0	0,5	0	0	<b>3,5</b>
Faro (in uso dal Comune) - espositivo	3,0	0,5	0	0	<b>3,5</b>

## 4.2. 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 all'amministrazione da parte dei portatori d'interesse e dalla cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via e il livello di frequentazione.
- i lavori previsti (v. programmazione dei lavori pubblici);

### PARAMETRI TECNICI (presenzi di b.a.)

I parametri "tecnici" riguardano le condizioni di accessibilità, continuità, sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali; anche la presenza di linee guida e il "comfort ambientale",



riconducibile all'arredo urbano e arredo verde, all'impatto acustico dei veicoli, viene considerata nella valutazione.

### PUNTEGGIO

Un punteggio “basso” generalmente è riferito a una via con funzione poco rilevante nel contesto locale (ad es. strada senza uscita, via residenziale o poco trafficata, scarsa presenza di servizi...). Viceversa, un punteggio “elevato” non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità, ma può essere correlato all'importanza della via nel contesto locale. In questi casi è utile confrontare il punteggio “tecnico” e le “segnalazioni pervenute”.

Il punteggio è dinamico, ad esempio potrebbe diminuire a seguito di interventi migliorativi nella via (es. la realizzazione di Z30 o di un percorso pedonale protetto); oppure potrebbe aumentare a seguito della collocazione di un servizio pubblico o un nuovo insediamento residenziale e/o commerciale che modifica il traffico viabilistico e la frequentazione della strada; o un aumento dell'incidentalità; o delle segnalazioni riguardanti problemi di manutenzione o insicurezza stradale.

#### *Criteri per il calcolo delle priorità d'intervento negli spazi pubblici*

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

Sulla base dei suddetti criteri sono stati definiti i punteggi di priorità per ogni via rilevata (v. elenco completo nel dossier del PEBA n.2 “rilievo ambito urbano”). Si riporta di seguito l'estratto dell'elenco delle vie con punteggio maggior di 10,0.

COD.	Nome via	Presenza b.a.	Punteggio
<b>CESAROLO</b>			
U15a	Via Conciliazione (tratto 1)	1,5	<b>17,5</b>
U15b	Via Conciliazione (tratto 2)	1,5	<b>14,5</b>



U12b	Via Matteotti (tratto 2)	1	11,0
<b>S. GIORGIO AL TAGL.</b>			
U22	SP73 Via Nazionale (tratti 3, 4)	1,5	<b>17,5/18,0</b>
U34	Via del Cimitero (tratto laterale)	2	<b>14,0</b>
U21a	SP73 Via Nazionale (tratto 1)	1,5/2	12,5/13,0
U30	Via Dote	1	12,0
U31	Via Diaz	1-2	12,0-10,0
U25	Via Madonnetta	2-1	9,0 -11,0
U40	Via S. Mauretto	<b>3</b>	10,0
U33	Via Tagliamento	2	10,0
U43	Via Malafesta SP275	1,5/2	9,5/10,0
<b>S. MICHELE AL TAGL.</b>			
U86	Via Dell'Unione	2	<b>15,0</b>
U78	Via Ricostruzione/ via Mazzini	<b>3/1,5</b>	<b>5,5/15,5</b>
U94	Via M. Polo	<b>3</b>	<b>14,0</b>
U85b	Corso del Popolo (tratto 2)	1	14,0
U92a	Via Marango (tratto 1)	2	<b>13,0</b>
U85a	Corso del Popolo (tratto 1)	1	13,0
U51	SS14 (tratto)	1,5	12,5
U70b	Via De Amicis (Tratto 2)	<b>3</b>	<b>12,0</b>
U77	Via Piave	1,5	11,5
U76	Via Alighieri (tratto 2)	<b>3</b>	<b>11,0</b>
U100	Via Malamocco	<b>3</b>	<b>11,0</b>
U59b	Via Agnolina (tratto 2)	1	11,0
U63	Via Bazzana (tratto 1,2)	<b>2/3</b>	4,0/11,0
U84	Via Soliman	<b>3</b>	10,5
U83a	Via Comugne (tratto 1)	2/3	10,5
U91	Via Della Pace	1,5	10,5
U93	Via Anna Frank	<b>3</b>	10,0
U83b	Via Comugne (tratto 2)	<b>3</b>	10,0
U52	Via Mecchia	<b>3</b>	10,0
U54	Via Cav. Veneto	<b>3</b>	10,0
<b>BIBIONE</b>			
U104b	Corso del Sole (tratto 2)	2	<b>18,0</b>
U123	Via Orsa Maggiore	1,5	<b>17,5</b>
U130	Viale Italia	1,5	<b>16,5</b>
U109c	Via Maja (tratto 3)	<b>3</b>	<b>16,0</b>
U126	Corso Europa	2	<b>16,0</b>
U112	Viale Aurora	1,5	<b>15,5</b>
U135	Viale dei Ginepri	1,5	<b>14,5</b>
U120	Via Delle Colonie	2-1	<b>15,0-14,0</b>
U117	Via Veneto	1,5	<b>13,5</b>
U149b	Via Lira (tratto 2)	2	<b>13,0</b>
U106	Via Delfino	<b>2/3</b>	<b>12,5</b>
U109b	Via Maja (tratto 2)	1,5	<b>12,5</b>
U160	Via Pegaso	1,5	<b>12,5</b>
U150a	Via Perseo (tratto 1,2)	2	<b>12,0</b>



U104a	Corso del Sole (tratto 1)	2	<b>12,0</b>
U155	Via Lemene	2	<b>12,0</b>
U138	Passeggiata Lido dei Pini	1	<b>12,0</b>
U166	Viale Cormor	1	<b>12,0</b>
U131	Viale delle Costellazioni	1	<b>12,0</b>
U147	Via Rigel	<b>3</b>	<b>11,5</b>
U146	Via Procione	1,5	<b>11,5</b>
U102	Via Capodistria	<b>3</b>	<b>11,0</b>
U167	Via del Mare	<b>3</b>	<b>11,0</b>
U132	Via Toro	2	11,0
U134	Viale Vivaldi	2	11,0
U161	Via Passeggiata al mare	1	11,0
U136	Via della Laguna	1	11,0
U137	Passeggiata Bibione Spiaggia	2	10,0
U107	Via Timavo	1,5	10,5
U149a	Via Lira (tratto 1)	<b>3</b>	10,0
U151a	Via Regolo/ Venere	<b>3</b>	10,0
U154	Via Monticano/Piazzale Po	2	10,0
U165	Via Capricorno Ovest/Est	1	10,0
U125	Via del Sagittario (tratti 1,2,3)	1-1-1	8,0-9,0-10,0
U103a, b	Via Baseleghe (tratto 1,2)	<b>1/3</b>	8,0/10,0
U122	Via Cellina	1,5/2	9,5/10,0
U159	Via Andromeda	1-1,5/2	5,5-9,5/10,0

Risulta opportuno attuare interventi di moderazione del traffico e limitare la velocità degli automezzi per consentire la priorità pedonale in c.a ottanta strade rilevate includendo i principali assi di attraversamento delle località.

Sulla base delle priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio che ha quantificato gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti 20 “schede d’intervento che hanno interessato percorsi per una lunghezza di 7.780 m (vedi dossier n.5 “SPAZI PUBBLICI, INTERVENTI”).



*Piazzale Zenith,. Bibione*





## PARTE 3 - INTERVENTI: COMPUTI, PROGRAMMAZIONE, ATTUAZIONE





## 1. Quantificazione interventi

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 Regione Veneto o di Veneto Strade, oppure sono stati usati prezzari di altri enti pubblici o listini aziendali. Il costo degli interventi comprende solo fornitura e messa in opera; i costi aggiuntivi (IVA, oneri organizzativi, spese tecniche) vengono considerati nelle "somme a disposizione" del quadro economico generale (v. cap. 2.4).

### 1.1. Interventi localizzati

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n.4 "AMBITO URBANO, INTERVENTI" e n. 5 "EDIFICI". La spesa corrisponde a Euro 266.860,00 per gli "edifici" ed Euro 504.036,00 per gli "spazi pubblici".

#### EDIFICI

<i>Edificio</i>	<i>Costo</i>
Municipio	1.600,00 €
Biblioteca	6.150,00 €
Scuola primaria "Zanetto Elti da Rodeano"	4.800,00 €
Scuola secondaria "Tito Livio" e PALESTRA	12.180,00 €
Ufficio postale	220,00 €
Ex scuola Casa Alpini (LAVORI IN CORSO)	- €
Delegazione Comunale + ufficio postale	47.710,00 €
Centro sociale Ex Betulle (DISMESSO)	220,00 €
Scuola primaria "Giovanni Pascoli"	38.610,00 €
Scuola secondaria (DISMESSO)	- €
Scuola secondaria di S. Giorgio	60.700,00 €
Palazzetto dello sport	700,00 €
Cimitero S. Giorgio	10.860,00 €
Cimitero S. Michele	7.540,00 €
Cimitero Cesarolo	3.940,00 €
Cimitero Bibione	8.640,00 €
Delegazione Comunale + polizia locale	8.200,00 €
Luna Park (Servizi igienici)	- €
Faro (in uso dal Comune) - espositivo	- €
Terminal ATVO	760,00 €



Stadio	10.400,00 €
Palazzetto dello sport	11.870,00 €
Centro tennistico	5.820,00 €
Scuola primaria "Aristide Gabelli"	23.960,00 €
Scuola secondaria (DISMESSO)	- €
Scuola dell'infanzia "Carlo Lorenzini Collodi"	1.980,00 €
	<b>266.860,00</b>

### SPAZI PUBBLICI

<i>località</i>	<i>nome</i>	<i>costo</i>
Bibione	Corso Europa (tratto 1, 2, 3, 4)	40.680,00 €
Bibione	Corso del Sole	81.600,00 €
Bibione	Via Delfino (LIDO DEI PINI)	18.000,00 €
Bibione	Via Perseo (LIDO DEI PINI)	19.200,00 €
Bibione	Via Terra, via Venere (LIDO DEI PINI)	13.584,00 €
Bibione	Via Lemene e via Monticano	20.340,00 €
Bibione	Via delle Colonie	24.192,00 €
Bibione	Piazzale Zenith	98.136,00 €
Bibione	Parco via Valgrande	35.280,00 €
Bibione	Parco Passeggiata Adriatica	24.720,00 €
Bibione	Parco via Perseo	9.720,00 €
S. Giorgio	Via Nazionale	13.200,00 €
S. Michele	Via Comugne	21.180,00 €
S. Michele	Via Alighieri	12.600,00 €
S. Michele	Via Anna Frank e via Marco Polo	6.000,00 €
S. Michele	Incrocio vie Bivi- Cipressi- Fanotto	8.160,00 €
S. Michele	Sottopasso via dell'Unione- Don Bosco	4.680,00 €
S. Michele	Parco di vie Marango-Venezia	25.908,00 €
S. Michele	Parco via Comugne	17.856,00 €
S. Michele	Parco di via Anna Frank	9.000,00 €
		<b>504.036,00 €</b>

## 1.2. Interventi diffusi per l'accessibilità urbana e la sicurezza pedonale

Oltre al computo analitico degli interventi, si individuano di seguito cinque capitoli di spesa per realizzare azioni integrative correlate alla accessibilità pedonale degli spazi pubblici.

INTERVENTI PER L'ACCESSIBILITA' URBANA<sup>1</sup>

<i>cod</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Entroterra</i>	<i>Litorale</i>	<i>somma</i>
C1	<i>Moderazione del traffico</i>	60.000 €	60.000 €	120.000,00 €
C2	<i>Accessibilità e comfort fermate TPL</i>	80.000 €	80.000 €	160.000,00 €
C3	<i>Rimozione piccoli scalini/ negli attraversamenti</i>	20.000 €	20.000 €	40.000,00 €
C4	<i>Accessibilità parchi giochi, pineta, percorsi natura</i>	75.000 €	75.000 €	150.000,00 €
C5	<i>Orientamento e linee guida e sistema Letismart</i>	24.0000 €	24.0000 €	48.000,00 €
C6	<i>Comfort percorsi: panchine e alberature</i>	12.000 €	24.0000 €	36.000,00 €
C7	<i>Formazione, comunicazione, concertazione (5%)</i>	3.000 €	7.000 €	10.000,00 €
		276.000,00 €	288.000,00 €	564.000,00 €

**C1. Interventi per la moderazione del traffico e la sicurezza pedonale**

Importo forfettario per realizzare interventi di limitazione delle velocità nelle aree residenziali:

- messa in sicurezza di strade, attraversamenti e intersezioni;
- realizzazione Z30; Z20 o limite 10 nelle strade con alta densità di pedoni<sup>2</sup> (scuole, aree commerciali, lungomare; aree residenziali; mercato; ecc.) in cui per la larghezza ridotta della carreggiata o il traffico limitato (nelle zone residenziali) non consente di realizzare un marciapiede; in tali casi, il pedone percorre la banchina stradale e la messa in sicurezza è collegata al rallentamento/limite degli automezzi.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in 60 strade con un costo medio per la segnaletica orizzontale e verticale di 2.000,00 Euro/cad. In presenza di macro aree residenziali, o commerciali i costi previsti saranno minori in quanto la segnaletica verticale verrà posizionata in alcune porte d'ingresso altamente identificabile e sarà poi richiamato il limite 30 con la segnaletica orizzontale.

Quest'azione potrà essere coordinata ed integrata con l'attuazione di un Master-plan della mobilità lenta, considerando le priorità del PEBA, le frazioni, il capoluogo e la località balneare di Bibione che andrebbero inseriti a 30Km/h<sup>3</sup> per migliorare la sicurezza e valorizzare gli spazi pedonali (es: un piano della "mobilità stagionale" per Bibione).

<sup>1</sup> Sono previsti importi forfettari indicativi, da implementare con apposita progettazione.

<sup>2</sup> Per Bibione valutare nella stagione estiva la istituzione di varchi ZTL in alcune zone.

<sup>3</sup> Ad eccezione di alcune strade di collegamento importante (es. via Baseleghe e altre strade interne) in cui inserire limiti 20 o 10km/h (ev. da chiudere nella stagione estiva considerando l'alta frequentazione pedonale).



Ad es. in viale Europa prevedere una ZTL con servizio bus<sup>4</sup>, che comprenda le vie traverse che conducono al mare, consentendo l'accesso alle strutture ricettive, ai residenti, ai lavoratori.

<i>MODERAZ TRAFFICO/ cad. strada</i>	costo un.
Installazione segnaletica verticale e orizzontale; interventi di riconfigurazione della carreggiata (restringimento, piattaforma, parcheggi) da contestualizzare. L'importo medio varia a seconda del progetto da verificare caso per caso. L'intervento andrà coordinato con gli interventi analoghi previsti dal Biciplan.	2.000,00 €

### **C2. Accessibilità fermate autobus**

Importo forfettario per interventi di accessibilità in n. 20 fermate TPL più frequentate, con la realizzazione di una pedana con scivolo di raccordo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e di panca con pensilina. La spesa non prende in considerazione l'installazione di nuove fermate (il costo potrà aumentare a secondo del modello di pensilina).

<i>FERMATE BUS /cad.</i>	costo un.
- Realizzaz. piazzola ca. 10 mq con scivolo	4.500,00 €
- Segnaletica e podotattili	700,00 €
- Pensilina e panca	2.800,00 €
	<hr/> 8.000,00 €

Il territorio comunale è molto esteso e le località sono distanti tra loro (ad es. San Michele al T. dista ca. 14 km da Bibione). Migliorare l'accessibilità la fruibilità e il comfort delle fermate bus è un'iniziativa importante per incentivare l'uso del trasporto pubblico e la visitabilità del territorio. Le fermate da migliorare sono situate nel capoluogo, a Bibione e lungo le strade principali delle frazioni considerando la prossimità di poli attrattori (es. chiesa; farmacia; scuola; area commerciale; uffici pubblici; lungomare; ecc.).

Il sistema Letismart potrebbe essere installato su alcune fermate strategiche nel territorio comunale ed a Bibione.

### **C3. Rimozione scalini e sconnessioni**

Importo forfettario per livellare i percorsi prevedendo di raccordare gradini con h massima 5 cm con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito con un costo medio di 200,00 Euro/cad. e ca. 200 gradini e puntuali sconnessioni che non rientrano negli interventi già computi.

<sup>4</sup> Delle navette bus elettriche di dimensione ridotte sarebbero più appropriate.





#### **C4. Accessibilità e valorizzazione delle aree giochi e parchi<sup>5</sup>**

Importo forfettario a corpo di euro per intervenire in 8 parchi giochi nelle con la realizzazione di vialetti larghi 1,5 metri e lunghezza media 25 metri, e pavimentazione anti-trauma in corrispondenza di aree giochi. Con la sostituzione delle giostre sarà opportuno installare dei giochi di tipo inclusivo.

A Bibione, la realizzazione di vialetti e la posa di arredo è prevista nelle aree di pineta per garantire permeabilità pedonali e soste confortevoli e ombreggiate. Tali aree sono attualmente in gestione a Bibione Spiaggia; si propone di definire delle linee guida e standard d'intervento (riguardo al tipo di materiali, giochi inclusivi, attrezzi fitness, ecc.) considerando l'importanza dell'area (superficie e frequentazione) e le loro messa in rete sia per una continuità/integrazione spaziale sia per una maggior visibilità e valorizzazione in modo da prevedere una centralità naturale/paesaggistica attorno all'Oasi Valgrande che attraversi il bosco della Lecceta fino alle Terme /viale Aurora e delle Colonie/ Parco dei Pini.

#### **C5. Orientamento e linee guida**

L'importo forfettario considera l'installazione di dispositivi e attrezzature per favorire l'orientamento delle persone con deficit visivo e cognitivo, come ad esempio:

- la fornitura e installazione di una mappa tattile in policarbonato nelle sedi municipali;
- l'installazione di segnali pododotattili negli ambiti più frequentati e nei percorsi prioritari <sup>6</sup>;
- la fornitura e installazione di monitor touch-screen con audio nei principali accessi dei luoghi di passeggiate e per integrare le visite guidate con traduzione in LIS - Lingua dei Segni Italiana che vengono svolte dal FAI ad esempio presso l'Oasi Valgrande o la passeggiata al Faro;
- l'implementazione del sistema tecnologico "Letismart", che prevede l'installazione di semplici dispositivi "transponder" nelle principali fermate bus e presso alcuni luoghi pubblici; tali dispositivi emettono messaggi di risposta quando ricevono un segnale dal dispositivo individuale, fornendo informazioni puntuali e di contesto (il sistema collaudato e già in uso nelle fermate bus delle città di Trieste, Torino, Bologna); lo sviluppo di tale sistema va eventualmente concertato con l'Unione Ciechi.

---

<sup>5</sup> 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>

<sup>6</sup> L'importo considera l'eventuale installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su pali e lampioni posizionati nei marciapiedi ma poco visibili per persone ipo-vedenti.

## C6. Comfort

Il “comfort” è un parametro qualitativo necessario per implementare l’accessibilità e la fruibilità degli spazi. In tale capitolo viene correlato alla presenza di sedute nei percorsi e al loro riparo-ombreggiatura con pergoli o alberature. Si considera pertanto l’importo forfettario per installare 40 panchine con costo forfettario di 600,00 Euro, a cui potranno aggiungersi i costi per affiancare delle aiuole con messa a dimora di alberature. Tali aree di “sosta pedonale”, realizzate con panche e arredo verde, potranno ev. essere realizzate con la ricollocazione di stalli parcheggio.

L’arredo urbano dovrebbe avere una identità unitaria nel territorio comunale per ricollegare entroterra e litorale. Ad es. rendere omogeneo le panchine (quelle con schienali alti e braccioli facilitano l’uso da parte degli anziani e delle donne in gravidanza o con neonati), le pensiline e i cestini della spazzatura o le fioriere.

### Attrezzature per l’accessibilità della spiaggia

- Passerelle removibili che arrivano in acqua.
- Sedie Job (carrozine dotate di ruote grandi e larghe che entrano in acqua) a disposizione dei bagnanti.
- Servizi igienici (wc e docce) collegati con passerella e presenza di volontari-operatori OSS per assistenza (il personale preparato è indispensabile per garantire una buona accessibilità della località turistica).
- Zone ombreggiate con ombrelloni e lettini accessibili (il comfort dei lettini è importante anche per una persona anziana o per una donna in gravidanza).



## C7. Comunicazione, formazione, concertazione

Importo forfettario a percentuale (3%) sul totale degli interventi, per azioni “immateriali” di sensibilizzazione, informazione, comunicazione, come ad esempio:

- Supporto ad iniziative (che rientrano negli obiettivi del PEBA) di associazioni ed enti locali.
- Azioni di accompagnamento per la promozione e l’educazione alla mobilità lenta.
- Realizzazione di opuscoli informativi sui luoghi e servizi accessibili.
- Realizzazione mappa con distanze a piedi fra i principali luoghi d’interesse.
- Implementazione accessibilità del sito web comunale.



### 1.3. Quadro economico

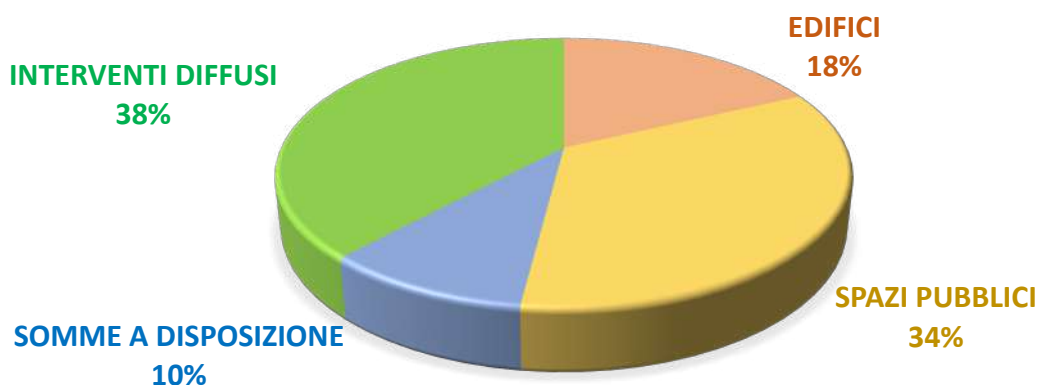
Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra) e degli interventi diffusi, si definisce il quadro economico con costo totale di 1.482.000,00 Euro.

<b>A</b>	<b>INTERVENTI LOCALIZZATI</b>	
A1	EDIFICI	266.860,00 €
A2	SPAZI PUBBLICI	504.036,00 €
TOTALE INTERVENTI		<b>770.896,00 €</b>

<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE PER INTERVENTI</b>	
B1	IVA 4% su A	30.835,84 €
B2	SPESE TECNICHE 12% su A (lordo)	92.507,52 €
B3	Imprevisti (e arrotondamento) 3% su A	23.760,64 €
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		<b>147.104,00 €</b>

<b>C</b>	<b>INTERVENTI DIFFUSI PER L'ACCESSIBILITA' URBANA</b>	
C1	Moderazione del traffico	120.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	160.000,00 €
C3	Complanarità percorsi (rimozione piccoli scalini)	40.000,00 €
C4	Accessibilità aree verdi e giochi	150.000,00 €
C5	Orientamento e linee guida e Letismart	48.000,00 €
C6	Confort (panchine e alberature)	36.000,00 €
C7	Comunicazione, formazione, concertazione	10.000,00 €
TOTALE INTERVENTI DIFFUSI		<b>564.000,00 €</b>

<b>A+B+C</b>	<b>COSTO TOTALE</b>	<b>1.482.000,00 €</b>
--------------	---------------------	-----------------------





## 2. Finanziamento e programmazione

### 2.1. Finanziamento

Il PEBA è lo strumento per la programmazione degli interventi e.b.a. che possono essere realizzati nell'arco di 10 anni (periodo di validità del piano) e finanziati annualmente con diversi stanziamenti:

- accantonamento obbligatorio di una percentuale del contributo "oneri di costruzione, urbanizzazione, sanzioni in materia edilizia" dell'art. 9, comma 1, della LR Veneto 16/2007;
- accantonamento specifico per accessibilità, sicurezza, mobilità sostenibile;
- quota parte degli interventi di riqualificazione urbana e/o edilizia, per le opere che riguardano l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- quota parte degli interventi di asfaltatura e segnaletica, per le opere che riguardano la viabilità pedonale.

Legge regionale Veneto 16/2007, art. 9: «I Comuni sono tenuti a destinare una quota, non inferiore al 10 per cento, delle entrate derivanti dall'introito dei contributi di costruzione e delle sanzioni in materia edilizia e urbanistica ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche»

### 2.2. Spesa annua e programmazione

La seguente tabella indica in via esplicativa le risorse finanziarie da impegnare annualmente per dare attuazione al piano.

A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica <sup>7</sup>	B) finanziamento specifico "accessibilità"	C) asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
100.000,00	18.200,00	30.000,00	148.200,00

- A) Importo percentuale definito a livello normativo.
- B) Accantonamento extra con importo variabile.
- C) Quota parte importi manutenzione stradale.

In via preventiva l'importo annuo per attuare il PEBA nel decennio 2025-2034 è di Euro 148.200,00, che potrà essere soggetto a variazioni non preventivabili, come ad es. finanziamenti extra-comunali, o emergenze che modificheranno le priorità.

<sup>7</sup> L'importo delle entrate del contributo di costruzione, sanzioni ammonta a ca. € 670.000,00 per l'annualità 2021, € 1.000.000,00 per l'annualità 2022 e € 1.400.000,00 per l'annualità 2023.

**PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A.**

ANNO	EDIFICI	SPAZI PUBBLICI	INTERVENTI DIFFUSI	SOMMA
2025	Scuola Cesarolo e S. Giorgio 99.310,00 €	Corso Europa 40.680,00 €	- €	139.990,00 €
2026	Scuola media S. Michele e Palazzetto sport 24.050,00 €	Corso del Sole; via Alighieri 94.200,00 €	Comunicazione 10.000,00 €	128.250,00 €
2027	Edifici con priorità 5 87.410,00 €	Lido dei Pini 50.784,00 €	- €	138.194,00 €
2028	Edifici con priorità 4 44.550,00 €	via Comugne; via S. Giorgio al T. 52.236,00 €	Rimozione piccoli scalini 40.000,00 €	136.786,00 €
2029	- €	Piazzale Zenith 98.136,00 €	Moderaz. traffico 1 30.000,00 €	128.136,00 €
2030	- €	via Frank; via M. Polo 15.000,00 €	Moderaz. traffico 2; Linee guida; Comfort 1 126.000,00 €	141.000,00 €
2031	- €	Parco via Venezia; Passeggiata Adriatica 50.628,00 €	Fermate bus 1 80.000,00 €	130.628,00 €
2032	- €	Parco via Perseo 9.720,00 €	Aree verdi 1 112.500,00 €	122.220,00 €
2033	- €	Via Lemene; parco via Valgrande; via Colonie 79.812,00 €	Moderaz. traffico 3; Comfort 2 48.000,00 €	127.812,00 €
2034	Edifici non prioritari 11.540,00 €	Incrocio via Bivi; sottopasso via Unione 12.840,00 €	Fermate bus 2; Aree verdi 2 117.500,00 €	141.880,00 €
	<b>266.860,00 €</b>	<b>504.036,00 €</b>	<b>564.000,00 €</b>	<b>1.334.896,00 €</b>

NOTA: la programmazione considera la spesa media annua di Euro 133.489,60\_(oltre l'importo delle "somme a disposizione").

La tabella è indicativa in quanto la lista degli interventi verrà definita annualmente dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse.



Comune di S. Michele al Tagliamento - VE

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche - PEBA

---

RELAZIONE  
PARTE III





### 3. Attuazione

#### 3.1. Soggetti coinvolti

Gli interventi per l'accessibilità fanno riferimento al settore "Lavori pubblici e manutenzioni" che impegna le risorse finanziarie con la definizione del bilancio e la programmazione delle opere pubbliche. Altri settori potranno essere coinvolti, come ad esempio "l'educazione e formazione" il "trasporto dedicato e la "mobilità" coinvolgendo altri soggetti e settori dell'amministrazione (Urbanistica, Politiche sociali, ecc.) ed eventualmente alcune società di servizi (ad es. l'Azienda di trasporto pubblico locale per interventi nelle fermate bus) con attività di coordinamento e concertazione.

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

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

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

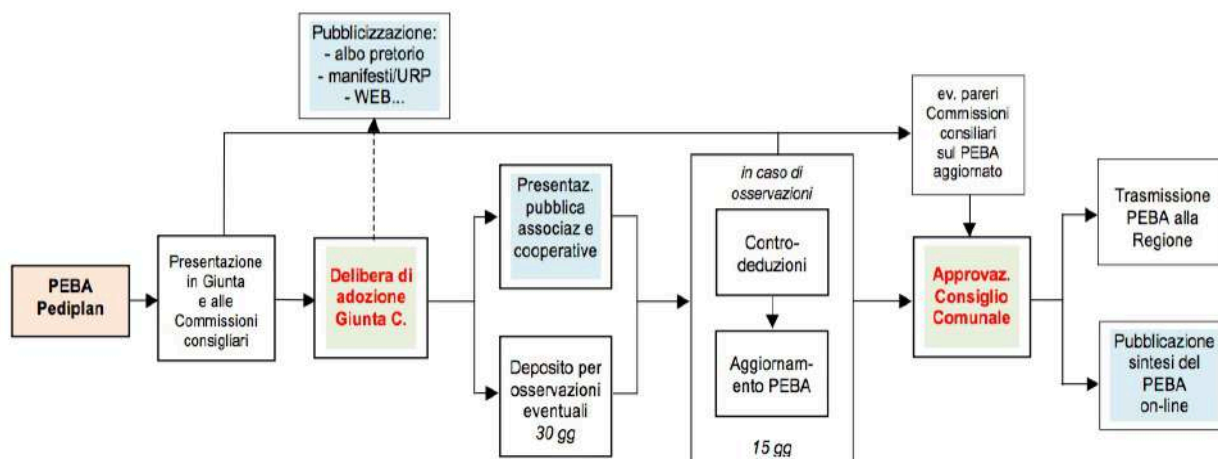


Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone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

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

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

### Fasi di approvazione del PEBA



### 3.2. Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati)

Si elencano di seguito altri interventi/azioni non strettamente collegate alla “eliminazione barriere architettoniche”, ma che concorrono alla implementazione del PEBA e alla cultura dell’accessibilità, che potranno essere avviate dall’amministrazione comunale a seconda delle risorse disponibili.

#### a) **Formazione di tecnici, nomina tecnico comunale preposto all'accessibilità, istituzione “Consulta per Accessibilità, Mobilità, Salute”, Mobility manager**

- Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva<sup>8</sup>, aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, Bibione Spiaggia, rifiuti, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente comunale per l’attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudato per gli aspetti relativi all’accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche per monitorarne la realizzazione a regola d’arte.

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

#### b) **Interventi diffusi per la percorribilità delle aree verdi attrezzate e delle spiagge**

<sup>8</sup> E’ opportuno organizzare queste attività formative in ambito intercomunale.



Installazione giochi inclusivi nei parchi. Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni, esperti, e referenti tecnici comunali (con workshop sui temi del visual design, della comunicazione CAA, dell'arredo e dei giochi).

La fruibilità eco-sostenibile dei tratti di pineta potrebbe essere un progetto partecipato da sviluppare con i residenti e/o le scuole.

### **c) Organizzazione di eventi sportivi 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<sup>9</sup>.

### **d) Servizio assistenza intercomunale e comunicazione inclusiva**

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

La formazione del personale che lavora a contatto con il pubblico è uno degli obiettivi più importanti da perseguire integrando il lavoro di formazione

### **e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale<sup>10</sup>**

- 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) anche testando alcune soluzioni.
- Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus.
- Comunicare meglio quello che è accessibile (es. segnaletica; mappa; opuscoli; ecc.).

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

Organizzazione di un incontro con l'Ascom; 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).

<sup>9</sup> Sono già organizzati eventi ed attività sportivi inclusivi nella località di Bibione durante la stagione estiva.

<sup>10</sup> Azioni che andrebbero sviluppate anche con i comuni limitrofi per avere un maggiore impatto.



### 3.3. Monitoraggio e indicatori

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 LL.PP. potrà promuovere un incontro periodico con il settore politiche sociali, i referenti scolastici e altri portatori d'interesse, per verificare con alcuni indicatori, l'avanzamento del PEBA, ed eventualmente ridefinire le priorità e gli importi di spesa.

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

n.	INDICATORI <sup>11</sup>	MISURA 2025	Misura 2026
1.	Spese per interventi di Eliminazione barriere architettoniche		
2.	Spese per interventi di "sicurezza pedonale"		
3.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi		
4.	Spese per realizzazione marciapiedi e percorsi ciclo-pedonali		
5.	N. giochi inclusivi installati nei parchi		
6.	N. Cartelli inclusivi (CAA)		
7.	N. vie riqualificate con arredo (alberature, aiuole, illuminazione, ecc.)		
8.	N. attraversamenti pedonali con segnali podotattili		
9.	N. vie con limite velocità 30 kmh o inferiore		
10.	N. mappe tattili e multimediali		
11.	N. parcheggi riservati ai disabili		
12.	N. fermate bus accessibili e fruibili		
13.	N. azioni avviate integrative e di sostegno al PEBA		
14.	N. panchine installate		
15.	... ..		

<sup>11</sup> Gli indicatori vanno aggiornati periodicamente dal referente comunale del PEBA che provvederà alla raccolta dei dati.







## APPENDICE

### Linee guida per gli interventi negli spazi urbani

Gli interventi negli spazi urbani sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale<sup>12</sup> 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 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:

- l'accessibilità per le persone con disabilità motoria;
- l'accessibilità per le persone con disabilità visiva e cognitiva;
- le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.
- l'identificazione del percorso.

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

<sup>12</sup> Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intende perseguire.

## 1. Identificazione dei percorsi pedonali

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

<i>dispositivo / elemento Immagine/ note</i>	
<p>SEGNALETICA ORIZZONTALE</p> 	<p>Strisce bianche o gialle. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.</p>
<p>ASFALTO COLORATO E STAMPATO</p>  	
<p>ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"</p> 	<p>Colorati o luminosi fotovoltaici o LED (collocazione trasversale solo con velocità &lt;50 km/h)</p>
<p>CARTELLI SEGNALETICI STRADALI</p>	<p>percorso pedonale</p>  <p>fermata scuolabus</p>  <p>attenzione</p>   <p>pericolo</p>  
<p>SEGNALI TATTILOPLANTARI</p> 	<p>Anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono alla identificazione dell'ambito</p>



PALETTI  
PARAPEDONALI per  
individuazione  
attraversamento



*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 una corsia  
ciclo-pedonale



PAVIMENTAZIONE  
betonelle o porfido



*La pav. stradale in masselli concorre a  
limitare la velocità degli automezzi*

ATTRAVERSAMENTI  
RIALZATI



*Intervento da contestualizzare con  
progetto.*

RESTRINGIMENTI E  
"CHICANES"



*L'intervento rientra nelle soluzioni di  
"MODERAZIONE DEL TRAFFICO"*



## 2. Tipologia interventi

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 zebraure, 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<sup>13</sup> 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.

<sup>13</sup> 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.



## 6. Regolarizzazione pendenze

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

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

## 7. Qualificazione attraversamenti pedonali <sup>14</sup>

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) ZTL e/o inserimento limiti di velocità<sup>15</sup>

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.).

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".





### 3. Orientamento, segnaletica per le persone disabili e Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA)

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

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

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

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno; 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 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*<sup>16</sup>

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.

---

<sup>16</sup> 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.



**Riferimenti visivi:** le persone con una 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 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 diverso sul pavimento (la fascia dovrebbe essere posta ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino) e fornite di corrimani su entrambi i lati.

**Segnali tattili<sup>17</sup>:** 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, 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 bus, 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 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.

---

<sup>17</sup> Il sistema "**Loges vet evolution**" (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e ricevute dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.



- “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.

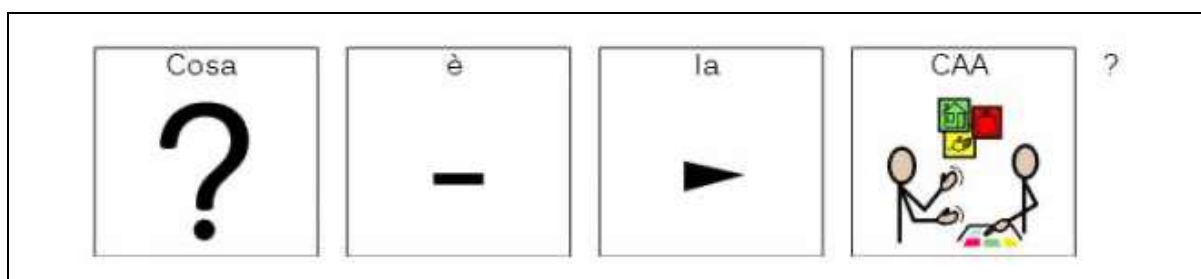
### ***Orientamento delle persone sorde-mute***

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 e CAA***

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



Fonte: <https://www.fareleggeretutti.it/cosa-e-la-caa-comunicazione-aumentativa-alternativa>

**Mappa con testo in Braille (da inserire nei parchi o nelle piazze importanti)**



- più livelli di informazione: sul parco, sul sistema di visita multimediale, sulla sicurezza
- più modalità di fruizione: visiva, tattile e uditiva
- 3 lingue: italiano, inglese e LIS (lingua dei segni italiana).

**Comunicazione Aumentativa Alternativa**



Lo scopo del progetto «Città in CAA» è quello di implementare le potenzialità della Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA) istituendo una rete di realtà commerciali “CAA friendly” che appoggino l’utilizzo della CAA.

Gli esercenti che partecipano al progetto mettono a disposizione dei loro ambienti materiali realizzati nei simboli della CAA, adeguano i propri spazi, e formano il proprio personale per facilitare la comunicazione, promuovere le abilità sociali e favorire l'autonomia di persone con bisogni comunicativi complessi.

**OBIETTIVI**

Eliminare le barriere comunicative che possono insorgere tra commercianti e persone con bisogni comunicativi complessi

Rendere più autonome queste ultime in alcune fasi della vita quotidiana

Fortificare l’inclusione sociale

**I VANTAGGI**

Il progetto prevede la possibilità di dotare i luoghi urbani “CAA Friendly” di tavole per la comunicazione accessibile, ognuna delle quali sarà costruita ad hoc per il contesto in cui si trova e conterrà le informazioni fondamentali che permettono un facile scambio di comunicazione, affinché il soggetto con bisogni comunicativi complessi possa sentirsi a proprio agio, comprendere e sapersi spiegare.

*Vedi sito “Città in Comunicazione Orientativa”*

### *Pannelli sensoriali<sup>18</sup>*



### *Interventi per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti*

Occorre prevedere 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<sup>19</sup>.

Oltre ai segnali tattili, per favorire la visibilità e l'orientamento, si prevede di attrezzare gli attraversamenti pedonali con paletti para-pedonali con perno terminale bianco. Per la realizzazione degli interventi è auspicabile il coinvolgimento di persone nonvedenti 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 anche per servizi di assistenza alle persone ipo/non vedenti in alcuni luoghi pubblici (sportello URP in Municipio...). Un ulteriore intervento riguarda l'applicazione di adesivi colorati nei lampioni o pali presenti nei marciapiedi e nei percorsi pedonali, i quali altrimenti possono costituirsi delle fonti di ostacolo poiché non vengono visti dalle persone ipovedenti -assenza di contrasto cromatico -.

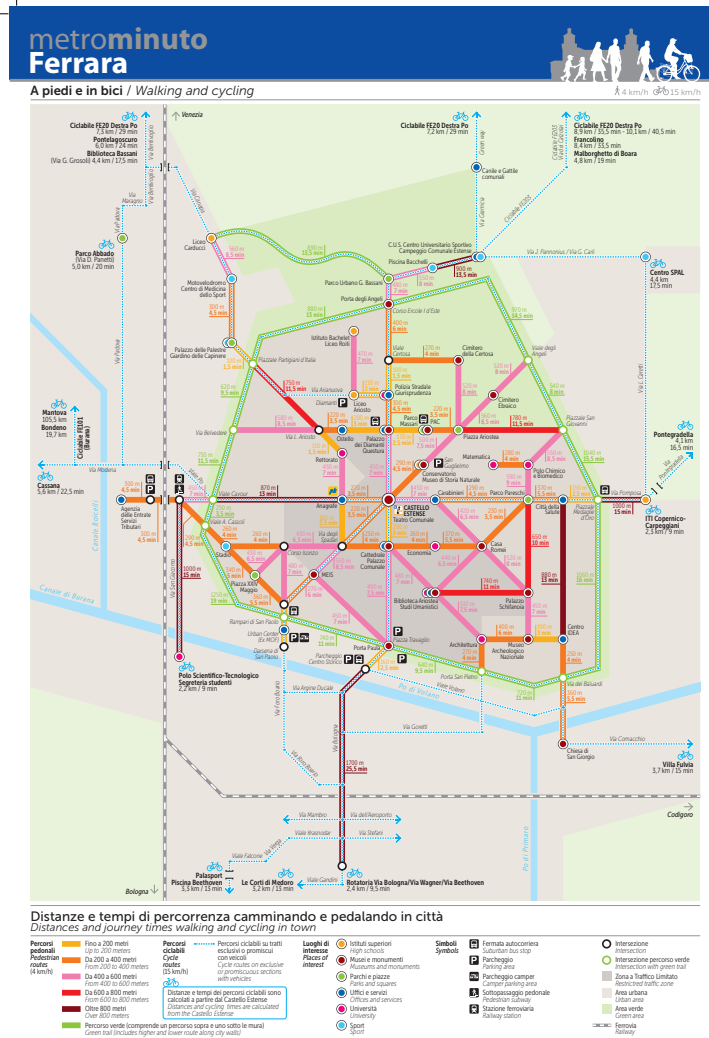
Gli impianti semaforici devono essere dotati sia di avvisatori acustici che di segnali podotattili per l'intercetto del pulsante di chiamata.

<sup>18</sup> <https://www.disabili.com/recensioni-prodotti-e-ausili/carozzine-e-ausili-per-bambini/pannelli-sensoriali-per-parco-giochi-inclusivi-utilizzabili-anche-da-bambini-con-disabilita>

<sup>19</sup> L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.



Mappe stilizzate dei percorsi



Mappa dei percorsi urbani di Ferrara con tempi di percorrenza a piedi e in bici



## 4. Marciapiedi e pavimentazioni

Nei casi in cui il marciapiede abbia larghezza inferiore a 90 cm il PEBA prevede l'intervento di allargamento del marciapiede. Un marciapiede con larghezza 90 cm (v. DM 236/89) necessita comunque 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 con segnaletica stradale consente di realizzare banchine stradali ampie ed è una soluzione poco onerosa e facilmente attuabile per avere delle corsie pedonali e al contempo 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<sup>20</sup>. Tale materiale andrebbe impiegato solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità<sup>21</sup>.

### *Masselli o asfalto stampato*

Una pavimentazione in masselli o in asfalto stampato consente di migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito urbano. Tale intervento viene solitamente accompagnato dall'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada. Tale pavimentazione può essere realizzata in tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità visiva e tattile al percorso pedonale.

---

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido possono causare problemi di squilibrio alle persone anziane.



## 5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni<sup>22</sup>. 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 subito la complessità delle regole stradali e si muovono con 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. Si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.) i pedoni anziani tendono a non cambiare le abitudini riguardo alle modalità di spostamento. Attraversare una strada in sicurezza può costituire un problema 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 pedonali possono essere insicuri a causa della eccessiva lunghezza o della scarsa visibilità (a causa di parcheggi o arredi).

### *Attraversamenti pedonali nelle zone 30*

Nelle Z30 gli attraversamenti andrebbero eliminati; ma sono azioni da avviare e monitorare con attenzione, aspettando che si instaurino delle pratiche di condivisione dello spazio stradale.

### **Definizione e prescrizioni di norma**

#### Codice della Strada.

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

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

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

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

#### Dm 236/89

---

<sup>22</sup> Ca. il 30% degli incidenti dei pedoni; cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito del programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada.





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

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

### ***Illuminazione***

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

### ***Segnaletica***

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

La segnaletica orizzontale è costituita da zebraure realizzate con campiture bianche disegnate sull'asfalto con vernice o con materiale termoplastico. 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.

### ***Lunghezza***

Un attraversamento stradale di oltre 6 metri può rappresentare un percorso impegnativo per persone con mobilità limitata. La normativa non regola questo aspetto pertanto il tecnico potrà valutare i possibili interventi per migliorare la percorribilità dell'attraversamento:

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



essa consente al pedone di arrestarsi sul bordo della strada in sicurezza e rendersi visibile all'automobilista prima di intraprendere l'attraversamento.



*Attraversamento con "isola salvagente" e attraversamento rialzato*

- **Rialzo dell'attraversamento;** l'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) può essere realizzato solo nelle strade comunali e necessita comunque di una preavutazione 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



*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) parapetonali***

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.

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).

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.



*Attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche*



## 6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico

Il parametro “sicurezza” rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili e fruibili gli spazi pubblici e incrementare gli spostamenti pedonali.

### *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”, sono tappe importanti per la tutela del pedone e lo sviluppo della sicurezza stradale.

Il Parlamento europeo nel 1988, ha approvato la “Risoluzione sulla tutela del pedone” e la “Carta europea dei diritti del pedone” che rappresenta il primo passo verso il riconoscimento del pedone e costituisce un incentivo per promuovere la sicurezza di tale categoria di utenti. Il documento indica 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 realizza attraverso l’uso integrato dei mezzi di trasporto pubblico. 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)*

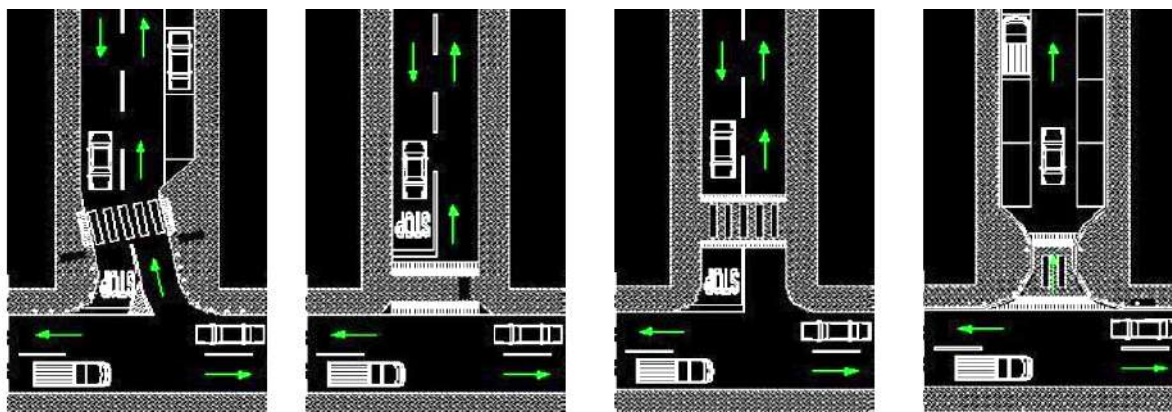
### ***Isole ambientali e Z30 o Z20***

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 identificazione dei “varchi” d’ingresso e di uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, opere il rialzo della pavimentazione e/o 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.

Schemi 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.

Le **zone 30** sono indicate in prossimità di scuole e asili, ma anche nei quartieri residenziali. Sono zone *slow* delimitate e riconoscibili dove la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) prevale, 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.



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.

*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'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<sup>23</sup>**

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".

V. UNI CEI EN 17210:2021 è la prima norma europea e il principale standard sull'accessibilità dell'ambiente costruito: con l'approccio Design for All, rappresenta lo "stato dell'arte" europeo dei requisiti prestazionali minimi richiesti.

<sup>23</sup> Vedi proposta CdD del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.



## ALLEGATI

- A1. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A2. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto



## **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]

## LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS<sup>1</sup>

### 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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup>:

- 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.

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

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

<sup>3</sup> 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.

## LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS<sup>1</sup>

### 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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup>:

- 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.

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

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

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

## ASPETTI AUTORIZZATIVI



## REQUISITI FUNZIONALI

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

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

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

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

## INDICAZIONI PROGETTUALI

### FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

**INDICAZIONI GEOMETRICHE**

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

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

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

### FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA

**DESIGN:**

Coerenza tra tutte le fermate

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

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

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

**ILLUMINAZIONE**

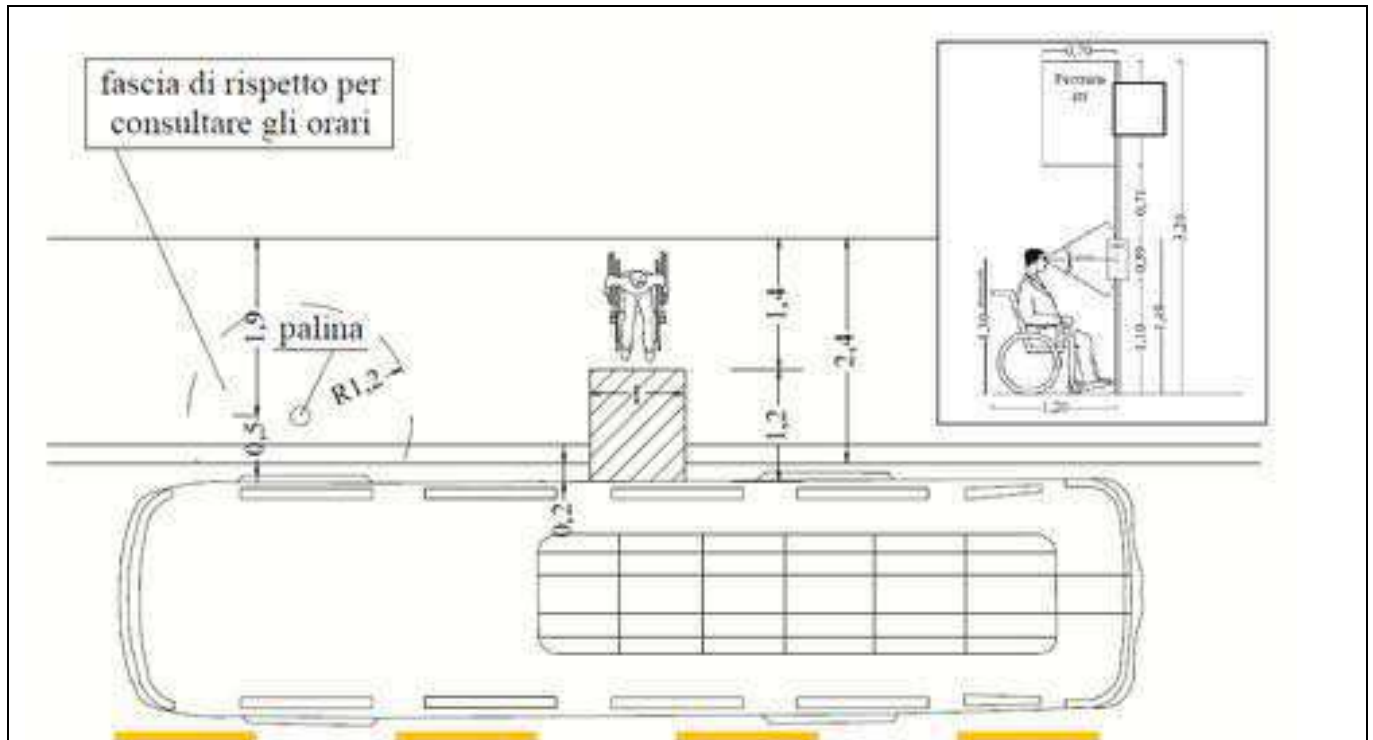
Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa



## FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



## FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA

### ELEMENTI PROGETTUALI

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

### ACCESSIBILITA'

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