



Comune di Padova

P.E.B.A.

2020 | 2030

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE



Luglio 2019

Relazione finale

Indice generale

PREMESSA.....	3
1. ESITI DELLA CONCERTAZIONE.....	4
1.1 Gli incontri con le associazioni e nelle consulte.....	4
1.2 Portale PadovaPartecipa e casella di posta elettronica.....	16
1.3 Censimento partecipato dei parcheggi riservati.....	17
1.4 Tavolo delle alleanze per la famiglia.....	18
1.5 Progetto Padova per tutti.....	18
1.6 Questionario.....	19
1.7 Mappa delle segnalazioni.....	21
1.8 Condivisione dei materiali di analisi.....	21
1.9 Considerazioni.....	22
2. ESITI DELLE ANALISI.....	23
2.1 Mappature tecniche e partecipate degli spazi urbani.....	23
2.2 Analisi degli spazi urbani.....	25
2.3 Analisi degli edifici.....	26
3. PROGETTO.....	29
3.1 Spazi urbani.....	29
3.1.1 Situazioni ricorrenti e misure attive e passive per il superamento delle criticità.....	31
3.1.2 Abaco degli interventi di progetto sugli spazi urbani e stima dei costi.....	33
3.1.3 Stima complessiva dei costi.....	37
3.2 Edifici.....	37
3.2.1 Situazioni ricorrenti e misure attive e passive per il superamento delle criticità.....	38
3.2.2 Abaco degli interventi di progetto sugli edifici e stima dei costi.....	39
4. NORME E INDICAZIONI.....	44
5. PROGRAMMAZIONE.....	46
5.1 Criteri per la definizione delle priorità.....	46
5.2 Coordinamento degli interventi di manutenzione programmata e straordinaria.....	48
5.3 Proposta di cronoprogramma.....	49
6. CONCLUSIONI.....	50

PREMESSA

Il presente documento raccoglie gli esiti del lavoro svolto nei mesi di aprile-luglio 2019 ai fini della redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) del Comune di Padova, di cui costituisce parte integrante. La relazione descrive gli esiti del percorso di partecipazione, che ha visto il coinvolgimento delle associazioni, delle consulte di quartiere e dei cittadini; analizza i risultati dei rilievi e delle analisi condotte su ventitre spazi urbani pilota e descrive il lavoro di analisi in corso sugli edifici di competenza comunale; individua le principali criticità riscontrate e le relative misure di superamento, proponendo un abaco di interventi per gli spazi urbani e per gli edifici; individua i criteri per la definizione delle priorità di intervento e del programma di realizzazione degli stessi; fornisce indicazioni per le azioni da intraprendere successivamente all'approvazione dello strumento.

Si richiamano integralmente i contenuti della relazione preliminare: i riferimenti normativi e le principali definizioni in tema di superamento delle barriere architettoniche; le finalità e i criteri sottesi alla redazione del PEBA; gli strumenti utilizzati; l'articolazione del piano nelle sue tre fasi (analisi, progettazione, programmazione).

Gli elaborati tecnici del PEBA, oltre alle relazioni preliminare e definitiva con i relativi allegati, comprendono le Norme di Piano, che costituiscono un vademecum di riferimento per tutte le attività suscettibili di modificare l'accessibilità e la fruibilità degli spazi urbani e degli edifici pubblici.

Gli elaborati grafici sono costituiti da planimetrie generali dell'intero territorio, in scala 1:25.000, e da mappe di dettaglio in scala 1:2.000.

1. ESITI DELLA CONCERTAZIONE

Il percorso di partecipazione propedeutico alla redazione del PEBA ha preso avvio durante il mese di aprile 2019 ed è stato sviluppato secondo i criteri, gli obiettivi e le modalità di svolgimento descritti nella relazione preliminare. In aprile si è svolto il primo incontro con le associazioni, il cui elenco è stato elaborato sulla base delle informazioni fornite dai settori comunali e raccolte mediante ricerca su Web.

Durante i mesi di maggio e giugno si sono svolti dieci incontri nelle consulte di quartiere e dieci mappature partecipate sui percorsi selezionati.

Oltre agli incontri istituzionali, di cui segue dettagliato report, si sono svolti altri incontri specifici finalizzati ad approfondire alcuni aspetti:

- incontro preliminare con i presidenti delle consulte;
- incontro con rappresentanti dell'Unione Italiana Ciechi, sezione di Padova, presso la sede della sezione locale;
- incontro con i rappresentanti del progetto "Padova Per Tutti" presso Palazzo Moroni;
- due incontri con il Tavolo delle Alleanze per la Famiglia;
- Pebathon, laboratorio di mappatura e restituzione dei dati raccolti su OpenStreetMap.



1.1 Gli incontri con le associazioni e nelle consulte

8 aprile 2019 - Palazzo Moroni

Incontro preliminare con le associazioni e i portatori di interesse.

Amministrazione: Ass. Marta Nalin; ass. Andrea Micalizzi; consigliere Paolo Sacerdoti.

Tecnici comunali: arch. Alberto Marescotti.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni, Rachele Amerini; Alessandro Sarretta (per Wikimedia Italia).

Associazioni: A.I.A.S. sezione di Padova; Università di Padova; ass. Paratetraplegici Nordest; CIP Veneto; ANMIC Padova; Unione Italiana Ciechi; Incivilis; Fondazione Robert Hollman; Padova per tutti; Progetto Gulliver Onlus.

INTERVENTI

Saluti e interventi introduttivi ass. Marta Nalin, ass. Andrea Micalizzi, consigliere Paolo Sacerdoti: introduzione; obiettivi del PEBA; criteri di programmazione degli interventi; finalità del progetto in relazione alle politiche dell'Amministrazione.

Elena De Toni: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro.

Alessandro Sarretta: mappatura partecipata; strumenti utilizzati per le mappature; schede di rilievo.

DIBATTITO

Interventi e proposte dei partecipanti:

- porre l'attenzione sulle barriere sensoriali, in particolare per non vedenti. Si segnalano in particolare il collegamento Piazzale Stazione – Corriere, l'attenzione ai mezzi pubblici, l'utilizzo di segnalazioni sonore. Apprezzamento per il Night Bus.

- Impiegare il pubblico non esperto (es. anziani) per la segnalazione delle barriere; approfondimenti sulle modalità di mappatura partecipata e di restituzione grafica.
- Prevedere un momento di condivisione e verifica degli esiti della mappatura e del rilievo dello stato di fatto; prevedere tra i criteri progettuali la ricerca di percorsi continui accessibili e liberi da ostacoli, anche mobili.
- Prevedere tra i criteri di intervento la realizzazione di spazi di sosta attrezzati con panchine.
- Prevedere tra i criteri progettuali l'eliminazione dei dislivelli di 1-2 cm e altri accorgimenti in fase di progettazione e realizzazione degli interventi manutentivi.
- Approfondimenti sulla mappatura dei posti auto per disabili e sui criteri di mappatura dei marciapiedi (es. slarghi).
- Alzare il livello di attenzione sul tema dell'accessibilità con estensione al tema dell'inclusione, con un approccio esteso e non limitato alle barriere architettoniche.
- Possibile coinvolgimento di stranieri (eventuali accorgimenti per la lingua).
- Coinvolgimento della Sovrintendenza per gli interventi su immobili vincolati e delle attività commerciali (e relative associazioni di categoria) per gli interventi su esercizi commerciali.

INTERVENTI SCRITTI (RILEVAZIONE MEDIANTE SCHEDE)

- Impiego di studenti tirocinanti per rilevazione barriere; formazione persone coinvolte su inclusione, linguaggio inclusivo, fruibilità, facilitatori, ecc.
- Chiesa di S. Caterina: utilizzata per concerti, ma manca scivolo di accesso.
- Via del Commissario: marciapiede stretto e rovinato, scivolo non libero.



7 maggio 2019 - Sala di quartiere ex Dazio, Riviera Paleocapa 98. Incontro pubblico con Consulta 1 - Centro.

Amministrazione: ass. Andrea Micalizzi; consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 1: consultieri e vicepresidente.

Tecnici comunali: arch. Alberto Marescotti.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni, Alessandro Sarretta, Rachele Amerini.

Enti-associazioni: Padova per tutti; A ruota libera – Muoviamoci in bici; Ordine degli Architetti; Cospe onlus.

INTERVENTI

Interventi introduttivi: obiettivi del PEBA; criteri di programmazione degli interventi; finalità del progetto in relazione alle politiche dell'Amministrazione.

Interventi progettuali: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri del Piano e del percorso di partecipazione. Mappatura partecipata; strumenti aperti per le mappature e prospettive future.

LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati su mappa sono i seguenti:

1) **Itinerario nord/sud:** dalla Basilica del Carmine, lungo Via Petrarca, Ponte Molino, Via Dante, Via Monte di Pietà, Piazza Duomo, Via Vandelli, Via Barbarigo, fino all'incrocio con Via Venti Settembre. Il percorso ha una valenza turistica (Carmine, Palazzo Maldura, Torre di Ezzelino, Porta di Ponte Molino, Piazza dei Signori-torre Orologio e Gran guardia, Duomo, Ponte Gregorio Barbarigo), è variegato in termini di servizi (lungo o nei pressi del percorso ci sono uffici comunali, postali, una sede universitaria, una scuola secondaria, edifici di culto, varie attività commerciali, fermate mezzi pubblici, ecc.); è anche variegato dal punto di vista delle tipologie di situazioni da mappare (ponti, dislivelli, piazze, pavimentazioni, ecc.). Ha inoltre interessanti possibili estensioni, a sud fino a Prato della Valle, a Ovest fino alla Caserma Piave, in vista di un intervento di rigenerazione del complesso.

2) **Itinerario est-ovest:** dal Centro Culturale S. Gaetano, lungo Via Altinate, Piazza garibaldi, Via Emanuele Filiberto, Piazza Insurrezione, Via Verdi, Corso Milano, fino a Porta Savonarola. Anche questo itinerario riveste interesse oltre che per gli aspetti turistici, dei servizi intercettati, delle tipologie di situazioni da mappare, anche per la valenza storica del tracciato, per le relazioni tra percorsi pedonali e itinerari ciclabili (alla luce della sperimentazione in corso su Corso Milano), delle relazioni con l'area dell'ex Caserma Prandina, delle intersezioni con i percorsi del trasporto pubblico urbano (tram in particolare).

3) **Itinerario sud:** dalle fermate dei mezzi pubblici in riviera Businello, lungo Via Luca Belludi fino a Piazza del Santo e lungo Via Orto Botanico fino all'Orto Botanico. Percorso interessante per l'integrazione tra fermate mezzi pubblici e i luoghi di interesse di maggiore richiamo turistico.

SEGNALAZIONI PUNTUALI

- fermate mezzi pubblici-accesso all'ospedale (via Giustiniani)
- area fronte edifici tra incrocio Via Falloppio-via Ospedale civile, fino a incrocio con via San Mattia (promiscuità spazi)
- percorso pedonale lungo Via Gradenigo lato nord;
- ponte Ognissanti lato Via Venezia (dislivelli) e piazza Portello (impossibilità attraversamento trasversale)
- criticità passerella pedonale Via Loredan/Bassi
- Via Beato Pellegrino (uso improprio dei marciapiedi)
- Via Acquette verso Prato della Valle: ostacoli
- Riviera Tiso da Camposampiero/via Riello (segnalazione ad APS)
- viale Codalunga e via Valeri (promiscuità ciclabile-pedonale)
- Ponte Omizzolo (passerella)
- via Cavazzana, di fianco S. Giustina (dimensioni marciapiede).
- percorsi pedonali ad alta frequentazione stazione ferroviaria-zona universitaria.

INTERVENTI SCRITTI (RILEVAZIONE MEDIANTE SCHEDE)

- realizzare interventi infrastrutturali di moderazione del traffico nei quartieri (piastre rialzate di attraversamento, penisole e isole per accorciare gli attraversamenti dei pedoni).

9 maggio 2019 - presso C.C. Il Borgo, via Chioggia 2.

Incontro pubblico con Consulta 5A – Mandria, Armistizio, Voltabrusegana.



Amministrazione: ass. Andrea Micalizzi; consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 5A: pres. Maurizio Marcassa e consultieri.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni, Rachele Amerini.

Enti-associazioni: Centro Sociale Culturale Armistizio.

INTERVENTI

Interventi introduttivi: obiettivi del PEBA; criteri di programmazione degli interventi; finalità del progetto in relazione alle politiche dell'Amministrazione.

Interventi progettuali: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri del Piano e del percorso di partecipazione. Mappatura partecipata; strumenti aperti per le mappature e prospettive future.

LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati su mappa sono i seguenti:

1) **Paltana, l'ingresso al quartiere:** Via Vittorio Veneto, tratto di Via Armistizio, Via Rovigo, Via Asolo, Via Bressanone, fino a tornare su Via Armistizio: il percorso si snoda toccando rilevanti servizi del rione di Paltana, alcuni con un bacino d'utenza comunale: gli impianti sportivi PadovaNuoto, il Piccolo Teatro Don Bosco, le scuole primaria e dell'infanzia, attività commerciali. Da analizzare in particolare le relazioni con le fermate dei mezzi pubblici, gli attraversamenti, l'accessibilità agli impianti sportivi, le interferenze tra accessibilità e moderazione del traffico.

2) **Mandria: lungo Via Romana Aponense,** in particolare lungo il tratto tra Villa Giusti e Via Valdobbiadene: il percorso intercetta vari punti di interesse del rione e anche in questo caso vanno approfondite in particolare le relazioni tra fermate-percorsi ciclo-pedonali-accessi a servizi e attività commerciali.

SEGNALAZIONI PUNTUALI

- ufficio postale inaccessibile
- fermate mezzi pubblici: problema dislivello pianale-strada quando il marciapiede è assente o inadeguato
- passerella Daga, pendenze troppo elevate

- impianti sportivi Padovanoto: inaccessibilità, dalla fermata dei mezzi pubblici fino all'interno della struttura
- marciapiedi stretti (in particolare zona Piccolo Teatro e tratto di via Decorati al Valore Civile tra Via Croazia e Via Cadore)
- presenza dissuasori (archetti) che limitano l'uso agevole dei percorsi ciclo-pedonali (segnalazioni varie)
- Via Polveriera: si segnala circolazione contromano
- Via Chioggia, tratto nei pressi del C.C. Il Borgo: marciapiedi discontinui o assenti
- richiesta collegamento con passerella Voltabrusegana-Brusegana
- verifica pendenza trasversale marciapiedi nuovi zona Mandria
- proposta modifica tragitto bus n.5 Paltana (via Polesine)
- chiusini, caditoie: problema dislivello con pavimentazione stradale.

15 maggio 2019 - Sede di Quartiere Via Boccaccio 80.

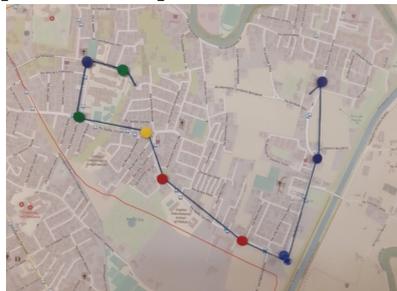
Incontro pubblico con Consulta 3B – Forcellini, Terranegra, Granze, Camin.

Amministrazione: ass. Andrea Micalizzi; consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 3b: pres. Mauro Feltini e consultieri.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni.

Enti-associazioni: circolo Wigwam-Il presidio, Cooperativa Il sestante.



INTERVENTI

Interventi introduttivi: obiettivi del PEBA; criteri di programmazione degli interventi; finalità del progetto in relazione alle politiche dell'Amministrazione.

Interventi progettuali: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri del Piano e del percorso di partecipazione. Mappatura partecipata; strumenti aperti per le mappature e prospettive future.

LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati mediante incontro preliminare tra membri della consulta sono i seguenti:

1) **da Forcellini a Terranegra: Via Nazareth, Via Sografi, Via Forcellini, Via Boccaccio.** Il percorso parte dal centro residenziale Nazareth e intercetta numerosi punti di interesse, in particolare l'istituto Don Bosco, il Centro Civico, il parco Iris, la Scuola Inglese, il collegio universitario, la Chiesa dell'Internato Ignoto e il Giardino dei Giusti, gli uffici di quartiere, giardini pubblici, oltre a numerose attività commerciali e in ambito sanitario. Il percorso è interessante per la presenza di numerosi servizi sia per i residenti, sia di carattere comunale e sovracomunale; per il passaggio del trasporto pubblico urbano, con la conseguente necessità di analizzare le fermate e gli attraversamenti; per la valenza di collegamento tra rioni e, mediante prolungamento del percorso lungo Via Sografi, con la zona ospedali. Vista la forte presenza di servizi per categorie deboli (bambini e anziani), l'intervento di eliminazione delle barriere architettoniche è significativo anche per migliorare la sicurezza e il comfort dei pedoni.

2) **Camin lungo Via Vigonovese, dal ponte S. Gregorio all'ufficio postale.** Il percorso rappresenta un'importante arteria di penetrazione in città e serve numerosi servizi del rione Camin (cimitero S. Gregorio, centro d'infanzia ZIP, numerose attività commerciali, servizi di quartiere, spazi verdi, ufficio postale). Da analizzare in particolare le interferenze tra mobilità pedonale, mobilità ciclabile, fermate del trasporto pubblico e spazi di sosta.

SEGNALAZIONI

- utilizzo della pista ciclabile e interferenze tra pedoni, ciclisti e accessi carrai privati.

16 maggio 2019 - Sala Ivo Scapolo, Via Michele Sanmicheli.

Incontro pubblico con Consulta 4a – Città Giardino, Sant'Osvaldo, Santa Rita, Madonna Pellegrina, Santa Croce, San Paolo.

Amministrazione: consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 3b: pres. Celestino Giacon, membri della consulta

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni, Rachele Amerini.
Enti-associazioni: AIAS Padova

INTERVENTI

Interventi introduttivi: obiettivi del PEBA; criteri di programmazione degli interventi; finalità del progetto in relazione alle politiche dell'Amministrazione.

Interventi progettuali: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri del Piano e del percorso di partecipazione. Mappatura partecipata; strumenti aperti per le mappature e prospettive future.



LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati su mappa sono i seguenti:

- 1) **Città Giardino-Santa Croce: Via M.Sanmicheli, Via Marghera, Piazzale Santa Croce, Via Marco Polo.** Il percorso parte dalla sala Ivo Scapolo e arriva a Piazzale Santa Croce, dove intercetta un nodo complesso dal punto di vista viabilistico, per poi proseguire fino al termine di Via Marco Polo, dove sarebbe auspicabile riuscire a creare un collegamento accessibile con la passeggiata Camillotti.
- 2) **Madonna Pellegrina: Via D'Acquapendente, Via Tre Garofani, Via De Lazara.** Il percorso affronta alcune criticità di Via d'Acquapendente, in particolare nei pressi di Ponte Quattro Martiri, e raggiunge la Chiesa Parrocchiale, varie attività commerciali e le scuole.
- 3) **Sant'Osvaldo-Santa Rita: Via Sant'Osvaldo, Via Crescini, Via Vergerio, Via Marchesini, Via Paruta.** Il percorso raggiunge le parrocchie di Sant'Osvaldo e Santa Rita, numerose attività commerciali e di servizio, scuola primaria e dell'infanzia, impianti sportivi e giardini pubblici.

I percorsi sono stati selezionati sulla base delle numerose segnalazioni puntuali raccolte nel corso dell'incontro, con molteplici obiettivi: raggiungere alcuni servizi significativi, intercettare le fermate dei mezzi pubblici (autobus e tram), fornire un quadro variegato delle situazioni presenti nel quartiere in termini di sezioni stradali, stato delle pavimentazioni, larghezza dei marciapiedi, presenza di ostacoli, ecc.

SEGNALAZIONI PUNTUALI

- posizionamento colonnine fibra: porre prescrizioni ai fini dell'accessibilità degli spazi
- Scuola S. Rita: manca parcheggio riservato
- Via Cinquantottesimo Fanteria: situazioni di pericolo per pedoni
- Via Giacinti, civ. 10: pendenza eccessiva scivoli marciapiedi, scalino alto.
- Barriere Via Malaman-ang. Via Marghera (nei pressi della Nostra Famiglia e ass.Gulliver)
- mancanza di percorso accessibile da passeggiata Camillotti a via S. Pio X.
- Percorso di accesso ai campi sportivi di Via Vlacovich inaccessibile (sterrato irregolare)
- Via Marchesini: campane della carta su marciapiede
- Via Vanzo ang. Via Thaon di Revel: marciapiede senza scivolo
- Via S. Pio X: attraversamenti sfalsati rispetto agli scivoli
- Via Cremonino: marciapiede stretto e vegetazione proprietà private
- Via Buzzaccarini: mancanza di attraversamenti pedonali e scivoli
- Via Marconi: mancanza attraversamenti o occupati da auto
- Ufficio postale Madonna Pellegrina inaccessibile
- Via D'Acquapendente: marciapiede sterrato. All'altezza Via Gigliolo non c'è attraversamento e impossibilità di proseguire.
- Via Tre Garofani: dissestato

22 maggio 2019 - Sala di quartiere via Guasti 12

Incontro pubblico con Consulta 4b – Voltabarozzo, Crocifisso, Guizza, Salboro.

Amministrazione: assessore Andrea Micalizzi, consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 4b: pres. Dario Da Re e membri della consulta.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni.

INTERVENTI

Interventi introduttivi: obiettivi del PEBA; criteri di programmazione degli interventi; finalità del progetto in relazione alle politiche dell'Amministrazione.

Interventi progettuali: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri del Piano e del percorso di partecipazione. Mappatura partecipata; strumenti aperti per le mappature e prospettive future.

LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati su mappa sono i seguenti:

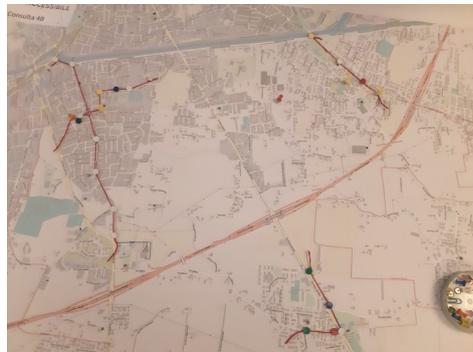
1) **Guizza: Via Guizza, dal Bassanello al capolinea del tram.** Il percorso rappresenta un'importante arteria di collegamento con il centro città, è servito dal tram, ha un'importante fruizione pedonale in quanto attraversa una zona ad elevata densità abitativa ed è caratterizzato dalla presenza di numerose attività commerciali, sanitarie, di servizio.

2) **Guizza-Crocifisso: Via dei Salici, Via dell'Orna, Via Pannonio, Via Cuoco, Via Rolli, Via Testi.** Il percorso collega in senso est-ovest molti importanti servizi del quartiere: centro civico di via Guasti, impianti sportivi e Parco dei Salici, complesso scolastico comprendente scuola primaria e secondaria, centro parrocchiale, biblioteca, attività commerciali, ufficio postale, scuola primaria.

3) **Voltabarozzo: via Piovese, dal Ponte di Voltabarozzo a Via Balestra.** Il percorso coinvolge alcuni punti segnalati per l'elevata criticità, ad esempio l'incrocio con il Lungargine Ziani, e per l'inaccessibilità di alcuni servizi pubblici. Anche in questo caso è una strada di collegamento con il centro città e intercetta numerosi servizi, quali il parco dei Faggi, le scuole, la parrocchia, attività commerciali, il distretto sanitario, la sala polivalente.

4) **Salboro: Via Bembo dalla fermata Impianti Sportivi, Via Salboro fino alla Chiesa.**

Il percorso è stato selezionato sulla base delle segnalazioni puntuali raccolte nel corso dell'incontro, con molteplici obiettivi: mettere in sicurezza le fermate dell'autobus, risolvere alcuni punti di conflitto tra passaggio pedonale e parcheggio ed eliminare alcune barriere lungo via Salboro, dove hanno sede le scuole e la parrocchia.



SEGNALAZIONI PUNTUALI

- posizionamento colonnine servizi a rete: porre prescrizioni ai fini dell'accessibilità degli spazi
- Via Salboro: attraversamento piazza su ciottoli
- Via Salboro: scalino senza scivolo da sagrato chiesa a via Salboro
- Fermata autobus Impianti sportivi Via Bembo: da mettere in sicurezza
- Incrocio Via Dolfin/Via Bembo: mancanza di marciapiede. Necessità di dissuasori causa parcheggio improprio lato strada
- Via del Commissario: assenza marciapiede (zona nuovo asilo) e attraversamenti
- Lungargine Ziani ang. Via Piovese: situazione di pericolo per attraversamento. Necessario attraversamento e varco su pista ciclabile.
- Marciapiede via Piovese: inaccessibilità sala polivalente civ. 74.
- Via Vecchia, di fronte asilo: marciapiede con ostacoli.
- Ponte Gasparini: fondo pericoloso.
- Piazzetta Cuoco: posti auto su marciapiede con pavimentazione tattile (fronte ufficio postale).
- Via Guasti fino a Via Garotti: marciapiede stretto su un solo lato.
- Via Venanzio Fortunato: marciapiedi con ostacoli (colonnine, alberi)

30 maggio 2019 - Sala di quartiere presso C.C. La Corte, via Bajardi.

Incontro pubblico con Consulta 3a – Stanga, San Lazzaro, Mortise, Torre, Ponta di Brenta.

Amministrazione: consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 3a: pres. Silvia Bresin e membri della consulta.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni.

Enti-associazioni: Associazione Ci siamo anche noi, AIAS Padova, Associazione Al Ponte, Associazione Note Innate, Centro di Ascolto Padova Nord, Associazione PioX - Pescarotto, Associazione Paratetraplegici Nord Est.

INTERVENTI

Interventi progettuali: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri del Piano e del percorso di partecipazione. Mappatura partecipata; strumenti aperti per le mappature e prospettive future.

Presupposti e iter amministrativo del progetto.



LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati su mappa sono i seguenti:

1) **San Lazzaro: Via Giolitti, Via Galante, tratto dell'Arco di Giano, Cavalcavia Maroncelli, Via Carli fino a Via Martiri Giuliani e Dalmati.** Il percorso, oltre ad essere oggetto di varie segnalazioni puntuali, è interessante perché rappresenta un collegamento tra i rioni di San Lazzaro e della Stanga e coinvolge una macrobarriera -il cavalcavia Maroncelli- in parte esistente, in parte in corso di realizzazione. Inoltre collega alcuni servizi, quali la parrocchia di S. Lazzaro e le relative attrezzature ricreative, una scuola primaria, il giardino Esperanto, la fermata dell'autobus urbano.

2) **Mortise: Via Vermigli, via Bajardi dall'incrocio con Via Pettinati verso la Corte, Via Cardan, Via Madonna della Salute fino al cavalcavia Mortise.** Il percorso è stato oggetto di molte segnalazioni e attraversa il rione Mortise intercettando servizi di valenza territoriale (polo sportivo di Via Vermigli, ITIS Severi, Centro commerciale La corte) e servizi di quartiere (centro civico presso La Corte, parrocchia e relative attrezzature, numerose attività commerciali, fermate del trasporto pubblico, aree verdi).

SEGNALAZIONI PUNTUALI

- Posti auto riservati a disabili: necessità di un censimento dei posti auto riservati, consultabile e aggiornabile dagli utenti; prevedere regole e modalità per la verifica del possesso dei requisiti per i posti con contrassegno.
- Attuare una campagna informativa e di sensibilizzazione sull'utilizzo delle rampe mobili negli esercizi commerciali esistenti e non accessibili. Inserire nelle norme del piano le indicazioni per l'utilizzo delle rampe mobili o altri accorgimenti per l'accessibilità condizionata degli esercizi commerciali.
- Via Fornaci: mancanza marciapiede, problema sicurezza dei pedoni; percorso pedonale di accesso alla passerella con scala (problema nulla-osta Genio Civile).
- San Lazzaro: problema isolamento pedonale rispetto agli altri rioni per la presenza di macrobarriere (cavalcavia).
- Arco di Giano: raccordi con dislivello >2.5 cm; scalino e discontinuità percorso al termine del marciapiede verso via Galante.
- Segnalazioni varie: ostacolo bidoni raccolta differenziata su marciapiede.
- Via Bajardi: marciapiede dissestato per pavimentazione e radici. Percorsi pedonali dissestati tra condomini ATER (spazi ad uso pubblico di proprietà comunale).
- Via Zwirner: dosso rallentatore/attraversamento troppo alto e dissestato.
- Via Giolitti: ostacolo alberi su marciapiedi.
- Via Bravi: situazione generale inadeguata, soprattutto in considerazione dell'elevata affluenza al poliambulatorio Pavanello.
- Via M. della Salute/ang. Via delle Molle: pericolosità dell'incrocio e dell'attraversamento in prossimità dell'incrocio, a causa della scarsa visibilità e della presenza di auto in sosta nei pressi dell'incrocio.
- Via Delle Molle: parcheggio improprio lungo la via.
- Parco delle Farfalle: percorso pedonale dissestato e con tratti spesso allagati.
- Via Ippodromo, incrocio Via Polonio: attraversamento pedonale con dislivello ed eccessiva pendenza (saliscendi carrabile) sul lato sud, su percorso pedonale stretto e con dissuasori sul lato nord. Inaccessibilità attività commerciali angolo Via M. della Salute.
- Via Grassi di fronte parcheggio Ali/ang. Via Puchetti: ostacolo per armadio servizi a rete su marciapiede.
- Via Ippodromo, tratto fra tangenziale e Padovanelle: pericolosità per pedoni.
- Via Carli (accesso scuola primaria): ostacolo paletti dissuasori.
- Via F.lli Cervi: mancanza di marciapiede, mancanza di attraversamento pedonale su Via Ceramiche.
- Sottopasso Via Maroncelli: attraversamento a ridosso della rampa pericoloso per pedoni; pista ciclabile discontinua dal sottopasso all'Arco di Giano.
- Via Nicotera: marciapiede stretto.

- Via Venezia nei pressi di Tigotà: marciapiede impraticabile.
- Via Raggi: marciapiede dissestato (disabile residente).
- Via Maroncelli, nei pressi dell'ingresso al Parco Europa: fermata mobile autobus con ostacolo (cordolo pista ciclabile).
- Via Giulio Zanon, tratto da via Torre verso Pontevigodarzere: assenza/ discontinuità marciapiede.
- Via Cardan: verificare pendenza trasversale percorso pedonale.
- Via Plebiscito: marciapiede stretto, dissestato e impercorribile per vegetazione incolta.
- Via Bigolo-Leonati: pericolosità per pedoni, assenza marciapiede.

4 giugno 2019 - Sala di quartiere in Piazza Napoli 40.

Incontro pubblico con Consulta 5b – Sacra Famiglia, Palestro, Porta Trento.

Amministrazione: assessore Andrea Micalizzi, consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 5b: presidente Mila Masciadri e membri della consulta.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni, Alessandro Sarretta.

Enti-associazioni: Associazione Paratetraplegici Nord-Est, Fondazione Robert Hollman, Ordine degli Architetti di Padova.

INTERVENTI

Interventi introduttivi: obiettivi del PEBA; criteri di programmazione degli interventi; finalità del progetto in relazione alle politiche dell'Amministrazione.

Interventi progettuali: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri del Piano e del percorso di partecipazione. Mappatura partecipata; strumenti aperti per le mappature e prospettive future.

Fondazione Hollman: L'albero del Tesoro, parco inclusivo di Via Siena; finalità progettuali e culturali, metodo di elaborazione del progetto, percorso di partecipazione e coinvolgimento delle scuole.

LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati su mappa sono i seguenti:

1) **Sacra Famiglia: Ponte Goito, Piazza Napoli, Via Siracusa, Via Savona, Via Torino, Via Aosta fino a Via Cernaia.** Il percorso parte dal Ponte Goito, dove si collega al percorso definito in zona Santa Croce dalla consulta 4a, e prosegue su piazza Napoli, dove intercetta i servizi di quartiere. L'asse Via Siracusa - Torino ha un'elevata percorrenza pedonale, considerata l'alta densità abitativa, la presenza di numerose attività commerciali e servizi e della linea di trasporto pubblico che serve il quartiere. Via Aosta, infine, consente di raggiungere la Chiesa della Sacra Famiglia e le relative attrezzature.

2) **Palestro: Via Palestro, Via Brigata Padova, via Delle Melette, via Piave fino a Via Vicenza.**

Il percorso si snoda lungo Via Palestro, che collega il rione al centro storico ed è servita dalla linea del trasporto pubblico urbano, per poi proseguire lungo alcune vie prevalentemente residenziali e oggetto di varie segnalazioni relative alla pericolosità degli incroci per i pedoni e ad elementi di ostacolo sui marciapiedi. Lungo l'itinerario vengono intercettate attività commerciali, attività di servizio, impianti sportivi e la scuola primaria.



SEGNALAZIONI PUNTUALI

- Biblioteca via Napoli 40: poco accessibile e visibile. Viale con tratti dissestati.
- Proposta (già studiata in passato) di accesso veicolare alla biblioteca di Piazza Napoli da Via Goito, con realizzazione di posti auto riservati (previo accordo con ESU).
- Mancanza di marciapiedi (e transito non in sicurezza per pedoni) su parte delle vie Monte Pertica, Bainsizza, tratto terminale Via Palestro. Problema mancanza collegamenti pedonali sicuri con Giardino degli Ulivi, Campo del Girasole, attrezzature sportive e ricreative, futuro parco inclusivo L'Albero del Tesoro.
- Proposta di percorso ciclo-pedonale di collegamento tra via Palermo e via Bainsizza lungo via Monte Pertica.
- Via Goito-Ponte del sostegno: incrocio non perpendicolare alla strada e privo di segnali tattili.
- Carenza illuminazione nella zona tra la passerella Ponte Goito e l'attraversamento verso piazza Napoli. Presenza di dissuasori che ostacolano l'accessibilità.
- Capolinea bus n. 5: incrocio pericoloso.
- Semaforo incrocio Palermo-Siracusa: manca segnalazione acustica.
- Via Siracusa, nei pressi del supermercato e della fermata dell'autobus: situazione caotica che provoca scarsa percorribilità e difficoltà di orientamento.

- Incroci tra Via Palestro e le Vie Tirana e Monte Santo: pericolosi e con attraversamenti in parte cancellati.
- Via Aosta: ostacolo (palo).
- Via Milazzo, all'altezza del Cinema Cristallo verso nord e verso sud: marciapiedi dissestati.
- Piazzale San Giovanni, incrocio Via Negrelli: incrocio pericoloso.
- Via Orsini: ostacolo (raccolta rifiuti)
- Via Vicenza: promiscuità ciclo-pedonale genera situazioni di pericolo per i pedoni.
- Via Sorio: situazioni di parcheggio selvaggio che limitano la fruibilità dei marciapiedi.
- Percorso Chiesa Natività-Via Bezzecca: situazioni di pericolo per pedoni e scarsa possibilità di orientamento lungo le rotatorie.
- Incrocio pericoloso Via Sambin-Via Ostiala Gallenia.
- Accesso a Villa Maria da Via Vicenza: marciapiede stretto e discontinuo.

SEGNALAZIONI DI CARATTERE GENERALE:

- Necessità di segnalazione tattile in corrispondenza degli attraversamenti in quota con il marciapiede.
- Valutare opportuni accorgimenti per l'orientamento di non vedenti e ipovedenti lungo le rotatorie (mancanza di guide naturali e di direzione da mantenere).
- Situazione diffusa di marciapiedi dissestati.

10 giugno 2019 - Sala di quartiere in Via Dal Piaz.

Incontro pubblico con Consulta 6a – Brusegana, Cave, Chiesanuova.

Consulta 6a: pres. Luciano Sardena e membri della consulta.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni.



INTERVENTI

Contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri di elaborazione del Piano e del percorso di partecipazione, mappatura partecipata e strumenti.

LAVORO DI GRUPPO

Il percorso pilota selezionato su mappa è il seguente:

Via dei Colli, dall'Ospedale Ai Colli fino a Via Sette Martiri, con deviazioni su Via Istituto Tecnico d'agricoltura e Via Monte Sirottolo. Il percorso scelto è stato oggetto di numerosissime segnalazioni puntuali durante la serata, rappresenta un importante asse di collegamento del quartiere con il centro città ed è caratterizzato dalla presenza dei principali servizi di quartiere e di servizi di valenza sovracomunale (servizi sanitari, scuole secondarie, museo, attività commerciali, farmacia, ufficio postale, fermate del trasporto pubblico, parrocchia, ecc.).

SEGNALAZIONI PUNTUALI

- Accessi all'argine ripidi e dissestati (Via Isonzo e Via Sette martiri).
- Via Dini: bidoni raccolta porta a porta impediscono passaggio su marciapiede; mancano strisce pedonali su attraversamento con scivoli.
- Via Istituto Agrario: marciapiede sconnesso.
- Via monte Sirottolo: marciapiede sconnesso.
- Via Colli: situazioni di pericolo per pedoni su ciclopedonale per eccessiva velocità ciclisti. Richiesti dissuasori/rallentatori per bici agli incroci. Situazioni di parcheggio selvaggio in vari punti.
- Via Colli, di fronte ospedale: marciapiede dissestato, discontinuo, elevate pendenze.
- Via Colli altezza civ. 115: eccessiva pendenza trasversale verso proprietà privata.
- Via Colli civ. 134: incrocio pericoloso.
- Via Cave di fronte Scalcerle: attraversamento senza scivolo, restringimento marciapiede.
- Via Tito Poggi, ang. Via Colli: situazione pericolosa per scarsa visibilità e innesto non ortogonale.

- via Monterosso, nei pressi Via M. Frassanelle: nicchia su marciapiede per i vecchi cassonetti, da eliminare per mantenere integra la larghezza del marciapiede.
- Via Chiesanuova: marciapiede a tratti sconnesso, incroci pericolosi, problemi convivenza ciclisti e pedoni. Problema bidoni raccolta porta a porta. Rientranze marciapiedi per cassonetti, ora non utilizzate, da ripristinare come marciapiede per regolarizzarne la larghezza.
- Via Chiesanuova 90: marciapiede di collegamento con ufficio postale inaccessibile.
- Via Della Biscia: percorso ciclabile sterrato.
- Via Eulero verso via Lister: parcheggio selvaggio su marciapiedi, tratto di marciapiede sterrato.
- Percorso pedonale tra via Dal Piaz e via pelosa: dissestato per radici alberi.
- Via Ciamician: marciapiede stretto a causa degli alberi (intervento in corso).
- Parco Brentelle: percorsi di accesso da Chiesanuova non adeguati (dissesto e fango).

SEGNALAZIONI DI CARATTERE GENERALE:

- Situazione diffusa di marciapiedi dissestati e con ostacoli (radici alberi, cassonetti porta a porta, ecc.).
- Nicchie su marciapiedi per i vecchi bidoni, da ripristinare come marciapiedi.
- Situazioni di pericolo e incompatibilità su percorsi promiscui ciclo-pedonali.

12 giugno 2019 - Sala di quartiere in Piazza Metelli.

Incontro pubblico con Consulta 6b – Sant’Ignazio, Montà, Sacro Cuore, Altichiero.

Amministrazione: consigliere Paolo Sacerdoti.

Consulta 6b: presidente Alessandro Bastianello e membri della consulta.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni.

Enti-associazioni: Padova Per Tutti.

INTERVENTI

Intervento introduttivo: presupposti e iter amministrativo del progetto.

Intervento progettuale: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri di elaborazione del Piano e del percorso di partecipazione, mappatura partecipata e strumenti.

LAVORO DI GRUPPO

I percorsi pilota selezionati su mappa sono i seguenti:

1. **Sacro Cuore-Altichiero: Via Sacro Cuore, Via Altichiero, Via Leogra**, da Via Due Palazzi fino alla Scuola primaria Mazzini. Il percorso collega i due rioni di Sacro Cuore e Altichiero, è oggetto di numerose segnalazioni e intercetta alcuni servizi e fermate del trasporto pubblico locale.
2. **Sant’Ignazio, Via Benussi, Via Montà**. Il percorso parte dal centro civico e commerciale su Piazza Metelli e prosegue lungo Via Montà fino all’incrocio con via Ca’ Rinaldini, intercettando attività commerciali e di servizio.
3. **Sacro Cuore: Via Istria**. Il percorso parte dalla rotatoria su via Po, punto critico per la fruizione pedonale, e attraversa una zona residenziale fino al sottopasso pedonale di collegamento con il rione Arcella.



SEGNALAZIONI PUNTUALI

- Palestra Altichiero non accessibile a causa di scalini.
- Via Ca’ Panosso: tratti senza marciapiede o con marciapiede stretto
- Via Due Palazzi: archetti che ostacolano l’accessibilità. Tratto con restringimento marciapiede.
- Via Due Palazzi sottopasso: pericolo pedoni per attraversamento a ridosso del sottopasso.
- Via Due Palazzi-percorso pedonale di collegamento con Montà con archetti.
- Rotatoria Via Due Palazzi-Via Montà: marciapiede assente o dissestato
- Via Due palazzi civ. 81: marciapiede stretto e passaggio ostacolato da fronde alberi.
- Via Due Palazzi nei pressi via Antinori: archetti.

- Via Istria sottopasso: ripido e con archetti.
- Via Istria: marciapiede dissestato e privo di scivoli.
- Via Croce verde sottopasso: uscita in curva e attraversamento pericoloso.
- Via Sacro Cuore: archetti su ciclopedonale ostacolano il passaggio.
- Viale Del Calcio: tratto privo di marciapiede.
- Via Po: discontinuità marciapiede, manca attraversamento. Passaggio pedonale sterrato.
- Piazza Metelli: bidoni ingombranti su marciapiede.
- Via Sacro Cuore, scuola Petrarca: manca parcheggio disabili.
- Cavalcavia Montà: ufficio postale inaccessibile sia esternamente che all'interno.
- Via Ca' Rinaldini: non asfaltata (strada privata che costituisce collegamento ciclopedonale S.Ignazio-Chiasanuova).
- Via Della Biscia, nei pressi del cimitero inglese: marciapiede stretto, tratto non asfaltato e interrotto.
- Via Capitello: marciapiede stretto.
- Via Ramin: archetti su sottopasso e mancanza marciapiede.
- Via Montà ang. Via Croce Verde: archetti su ciclabile.
- percorso ciclo-pedonale tra Via Benussi e via Ca' Rinaldini: sterrato e privo di illuminazione.
- Via Benussi, centro commerciale: pavimentazioni dissestate (private)
- Via Montà nei pressi civ. 155: pendenza trasversale verso proprietà private.
- Via Montà nei pressi fermata via Caboro: marciapiede stretto.
- Via Coronelli: colonna fibra restringe marciapiede; eccessiva pendenza rampa verso via Montà.
- Via Leogra: manca parcheggio riservato nei pressi della scuola elementare.
- Via Cagni-Montessori: mancanza di sfalcio del verde su aree non cedute da FFSS al Comune. Scarsa percorribilità del marciapiede e scarsa visibilità.

SEGNALAZIONI DI CARATTERE GENERALE:

- fermate bus spesso non idonee.

18 giugno 2019 - Sala di quartiere in via Curzola 15.

Incontro pubblico con Consulta 2 – Arcella, San Bellino, San Carlo, Pontevigodarzere.

Amministrazione: assessore Andrea Micalizzi.

Consulta 2: presidente Elvira Andreella e membri della consulta.

Gruppo di Lavoro: Elena De Toni.

Enti-associazioni: FIAB, Domna Padova.

INTERVENTI

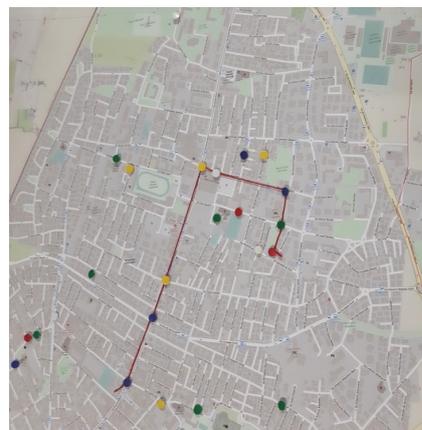
Interventi introduttivi: presupposti e obiettivi del progetto.

Intervento progettuale: contenuti e procedure del PEBA; descrizione delle fasi di lavoro, dei criteri di elaborazione del Piano e del percorso di partecipazione, mappatura partecipata e strumenti.

LAVORO DI GRUPPO

Il percorso pilota selezionato su mappa è il seguente:

Via Tiziano Aspetti da Viale dell'Arcella in direzione Nord, Via Zanchi, Via Pierobon, Largo Debussy. Il percorso è stato oggetto di numerose segnalazioni nel corso della serata ed è interessante per varie ragioni: lungo Via Tiziano Aspetti vanno analizzate in particolare le relazioni tra la mobilità pedonale e la linea del tram (fermate, pensiline, pali, attraversamenti su rotaia, ecc.); Via Aspetti è inoltre un asse importante di collegamento con il centro città e con Pontevigodarzere, oltre ad essere molto ricca di attività commerciali e di servizi al cittadino (ufficio postale, banche, farmacia, palazzetto dello sport, ecc.). Via Zanchi, su cui si affacciano la scuola primaria e un poliambulatorio medico, necessita di interventi legati allo stato dei marciapiedi e all'accessibilità degli spazi, così come un tratto di via Pierobon, nei pressi della scuola media Donatello, e di Largo Debussy, che ospita anche il capolinea dell'autobus urbano.



SEGNALAZIONI PUNTUALI

- Ascensore stazione ferroviaria non ancora funzionante. Sollecitarne il collaudo e la messa in funzione.

- Vie Cabrini e Lando: marciapiedi non idonei.
- Via Pontevigodarzere lungo l'area ex Idrotermici: marciapiede sterrato.
- Via Aspetti tra Via Machiavelli e Via Vecellio: pali delle linee aeree del tram restringono i marciapiedi.
- Via T. Aspetti, nei pressi della fermata Borgomagno, sul lato ovest: marciapiede inferiore a 90 cm.
- Incrocio Via T. Aspetti-Viale Arcella: problemi con quote dei marciapiedi, raccordi superiori a 3-4 cm.
- Via Curzola: radici degli alberi su posti auto.
- Via Curzola, lato Alì: marciapiedi stretti.
- Chiesa Santissima Trinità: zona di moderazione del traffico non rispettata, parcheggio selvaggio.
- Via Altichieri da Zevio e limitrofe: marciapiedi di larghezza inadeguata.
- Via Beata Elena Enselmini, marciapiede di larghezza inferiore a 90 cm.
- Ingresso Parco Morandi con paletti troppo ravvicinati.
- San Bellino e San Lorenzo: molte strade prive di marciapiedi, da valutare soluzioni di moderazione del traffico e su quali strade serve intervenire prioritariamente.
- Ponte Dalmazia: passaggio ciclopedonale rimasto chiuso e conseguente necessità di allungare il tragitto.
- Via Pierobon, tra Via Paganini e Scuola Donatello: alberi che invadono marciapiedi.
- Via Pierobon, di fronte alla scuola materna: attraversamento rialzato pericoloso e male illuminato.
- Via Pierobon, nei pressi nuova aula studio: difficoltà di accesso all'aula a causa di dislivelli sui marciapiedi.
- Largo Debussy, capolinea 15: difficoltà di raggiungimento e attraversamento della piazza per dissuasori e dislivelli.
- Via Zanchi: marciapiede dissestato.
- Vie Grazioso e limitrofe: passaggi pedonali privati a uso pubblico poco accessibili.
- Passeggiata argine Brenta: restringimento con dissuasori.
- Via Gemito-Pogliaghi: senza marciapiedi e pericolosa.
- Via Buonarroti, lato est: pali che restringono marciapiedi.
- Via Verrocchio, tratto "vecchio": marciapiedi inadeguati.
- Via Moroni: passaggio pedonale verso via Lippi sconnesso.
- Via Lippi: archetti riducono l'accessibilità a scuola Briosco.
- Salita ciclopedonale sul Ponte sul Brenta: difficoltosa.
- Viale Arcella: parcheggio selvaggio.

SEGNALAZIONI DI CARATTERE GENERALE:

- Definire criteri di scelta delle ditte appaltatrici di opere di eliminazione di barriere architettoniche o di interventi di manutenzione e operare una scelta attenta dei materiali (durabilità e idoneità).
- Difficoltà di accesso a servizi per disabili (es. servizi di trasporto APS e Ferrovie dello Stato).
- Problema di sicurezza (reale e percepita) legato all'utilizzo dei marciapiedi da parte dei ciclisti.
- Fermate bus spesso non idonee
- Necessità di dotare tutti i semafori di segnalazioni acustiche.
- Dislocazione dei posti disabili nei parcheggi scambiatori: migliorare la distribuzione dei posti per una maggiore fruibilità agli stessi.
- Accessibilità delle aree verdi: ragionare su percorsi totalmente accessibili (attenzione a materiali utilizzati sui percorsi).
- Fermate tram a isola centrale: progettazione delle nuove fermate o sistemazione delle esistenti con pensiline accessibili a persone su sedia a ruote.
- Prevedere la pubblicazione della mappa delle segnalazioni pervenute.
- Prevedere la mappatura dei parcheggi rosa (per mamme e donne in gravidanza) e dei parchi giochi attrezzati per essere accessibili e fruibili da tutti.
- Proposta di formalizzare una richiesta scritta a Poste Italiane per rendere accessibili gli uffici postali locali.
- Porre particolare attenzione alla scelta delle priorità di intervento e alla distribuzione degli interventi sul territorio.
- Prevedere azioni di sensibilizzazione, anche oltre la conclusione del piano, finalizzate a evitare comportamenti scorretti (es. parcheggio su marciapiedi).

Gli incontri con le consulte hanno avuto partecipazione variabile in termini numerici, con una media di circa venti persone a incontro oltre ai consultieri, soprattutto in funzione della rete di contatti che le consulte, nel breve tempo utile dal loro insediamento, hanno attivato.

Il numero complessivo stimato di persone coinvolte in incontri e mappature è pari a circa 300 persone.

Dal punto di vista della qualità delle interazioni, i contributi forniti sono stati di spessore e di rilevante utilità ai fini del progetto: in particolare, le mappature realizzate con la partecipazione di persone residenti nei luoghi oggetto di indagine e di persone con disabilità hanno permesso di analizzare gli spazi secondo diversi punti di vista e secondo varie modalità di utilizzo dei luoghi, fornendo spunti interessanti per l'elaborazione delle soluzioni progettuali.

E' stato concretamente possibile valorizzare le competenze locali, spesso frutto di una preziosa attività di confronto e ascolto sul territorio.

Sarebbe auspicabile prevedere ulteriori momenti di sensibilizzazione e informazione sui contenuti del PEBA per raggiungere un maggior numero di persone e per cercare di coinvolgere componenti diverse della popolazione. Un più diffuso coinvolgimento sarebbe possibile mediante un più ampio sviluppo temporale del processo e una campagna informativa capillare e multicanale.

1.2 Portale PadovaPartecipa e casella di posta elettronica

Nella logica di mettere a sistema e di valorizzare gli strumenti già disponibili, durante il percorso è stato promosso l'utilizzo del Portale PadovaPartecipa per l'invio di segnalazioni concernenti barriere architettoniche. Sono state prese in considerazione tutte le segnalazioni pervenute tramite il portale PadovaPartecipa, anche anticipatamente rispetto all'avvio dei lavori del PEBA, e catalogate all'interno del tema delle barriere architettoniche. Le segnalazioni ricevute, analizzate e mappate sono **110** e riguardano principalmente:

- ostacoli su marciapiedi (bidoni, dissuasori, ecc.)
- marciapiedi dissestati o stretti
- parcheggi impropri
- scalini o rampe inadeguate su marciapiedi
- mancanza di marciapiedi
- attraversamenti pericolosi
- illuminazione carente
- inaccessibilità di infrastrutture (ponti, cavalcavia, sottopassi, passerelle)
- illuminazione carente
- altro (biciclette parcheggiate in modo improprio, semafori privi di segnalazione acustica, ecc.)

La quasi totalità delle segnalazioni riguarda l'accessibilità dei marciapiedi, confermando l'importanza di analizzare e intervenire prioritariamente sugli spazi pedonali e sulle interazioni tra pedoni e gli altri utenti della strada. Tali considerazioni, condotte sulla base degli esiti della concertazione, corroborano quanto anticipato in fase preliminare: il PEBA

può costituire uno strumento di riferimento (schema direttore) per la mobilità pedonale in città.

1.3 Censimento partecipato dei parcheggi riservati

Una delle osservazioni pervenute ripetutamente da parte di vari membri dell'Associazione Paratetraplegici Nord-est riguarda la difficoltà di reperire parcheggi riservati a disabili. Le ragioni sono varie: la presenza di molti posti con contrassegno, riservati, cioè, ad un unico titolare avente diritto; la difficoltà di avere informazioni sulla collocazione dei posti riservati (mancanza di una mappa cittadina ad hoc); l'esistenza di contrassegni in corso di validità e, presumibilmente, in difetto dei requisiti previsti. La richiesta pervenuta consiste nel rilievo dei posti esistenti e nella creazione di una mappa facilmente aggiornabile dei posti auto riservati presenti in città; l'associazione richiede inoltre la verifica dei contrassegni rilasciati e il ripristino in altra posizione dei posti auto che vengono eliminati per esigenze varie (modifiche della viabilità o altro).

Alla luce di queste richieste, è stato deciso di avviare, in collaborazione con alcuni membri della suddetta associazione, un censimento partecipato dei parcheggi riservati: è stato fornito un piccolo vademecum contenente le istruzioni per la mappatura dei posti auto riservati, da attuare attraverso l'applicazione OsmAnd.

Il gruppo di lavoro del PEBA ha inserito i parcheggi intercettati lungo i percorsi pilota, mentre i membri delle associazioni hanno iniziato il lavoro di mappatura nel corso del mese di giugno. Per ogni parcheggio è possibile inserire, oltre alla posizione geografica puntuale, il dato relativo all'eventuale contrassegno. Al fine di rendere immediatamente visibili i parcheggi mappati, è stata elaborata una mappa tematica dinamica visualizzabile al seguente link:

http://umap.openstreetmap.fr/en/map/parking-spaces-disabled_335404

Tale modalità operativa, per quanto sperimentale e perfezionabile, consente di ottenere uno strumento aperto e utilizzabile facilmente dagli utenti. E' inoltre un esempio educativo sulla possibilità che i singoli contribuiscano attivamente a implementare e mantenere aggiornate le informazioni geografiche.

Prima dell'inizio del lavoro di censimento (giugno 2019), sull'intero territorio del Comune di Padova non erano presenti parcheggi disabili mappati su OpenStreetMap (OSM). Alla data del 31 luglio (dopo circa un mese dall'inizio del censimento) i parcheggi censiti, in forma volontaria e da un piccolo gruppo di persone, sono **137**. E' auspicabile che i dati messi a disposizione possano costituire un volano per avviare le attività ufficiali di mappatura, monitoraggio e restituzione dei posti auto riservati sull'intero territorio comunale, al fine di costruire, con la collaborazione attiva delle persone con disabilità, uno strumento di grande utilità e semplice utilizzo.



Distribuzione dei parcheggi riservati per disabili nel comune di Padova, @OpenStreetMap contributors

1.4 Tavolo delle alleanze per la famiglia

Il tavolo è stato recentemente attivato dal Comune di Padova con il coinvolgimento di vari settori comunali e realtà locali (Diocesi, Università, Usl, Camera di commercio, ecc.). Uno dei gruppi di lavoro costituiti è un tavolo istituzionale formato da delegazioni di diversi settori comunali. Ai fini del PEBA, il tavolo ha fornito un interessante documento di sintesi delle attività in ambito di abbattimento delle barriere architettoniche, suddivise nei vari settori di riferimento. Le attività individuate sono quelle in corso di svolgimento, quelle programmate e infine quelle auspicabili. Il documento prodotto è consultabile all'allegato "materiali partecipazione". Si rileva positivamente l'attenzione crescente per gli interventi legati alle barriere di tipo sensoriale. Tra gli interventi auspicabili, gli interventi proposti dai settori e afferenti all'ambito di applicazione del PEBA sono recepiti all'interno delle norme di piano.

1.5 Progetto Padova per tutti

Il progetto è promosso da Associazione Vite in Viaggio e COSPE onlus, in collaborazione con Cooperativa Sociale Polis Nova, IT.A.CÀ - Migranti e Viaggiatori, festival del turismo responsabile, Festival della lentezza, libreria Pangea, CSV Padova, patrocinato dal Comune di Padova e sostenuto dalla Fondazione Cassa di Risparmio Padova e Rovigo nell'ambito del

Bando Culturalmente 2017. Nell'ambito del progetto è stato attivato un laboratorio di mapping organizzato da COSPE onlus e IT.A.CÀ - Migranti e Viaggiatori, finalizzato ad analizzare l'accessibilità di un percorso turistico-culturale. L'itinerario proposto si snoda lungo il centro storico, con partenza dalla Stazione F.S., fino al museo MUSME da una parte e al Battistero del Duomo dall'altra.

Poiché le fasi di avvio delle mappature del progetto "Padova per tutti" e del PEBA sono state pressoché contemporanee, alcuni momenti di confronto e scambio di buone pratiche tra i due gruppi di lavoro sono stati utili al fine di condividere e concordare i criteri di mappatura e le modalità di restituzione.

Nell'allegato "materiali partecipazione" è possibile visionare la scheda di rilievo prodotta nell'ambito del progetto Padova per tutti.

1.6 Questionario

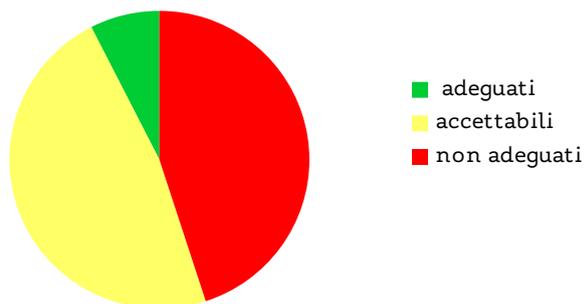
Lo strumento del questionario ha l'obiettivo di fornire un quadro sull'**accessibilità percepita** della città. Il questionario, elaborato sulla base del modello proposto dalla Regione Veneto (allegato A alla DGRV 841/2009), è stato pubblicato sul sito ufficiale del Comune di Padova e proposto ai partecipanti agli incontri serali nelle consulte. Il questionario è stato strutturato alternando domande a risposta chiusa con domande a risposta aperta, e indagando le varie categorie di spazi e servizi su cui si possono riscontrare barriere architettoniche (percorsi pedonali, edifici a servizi, trasporto pubblico, parcheggi riservati). E' stato previsto uno spazio libero per segnalazioni e proposte, uno per l'indicazione del quartiere di residenza e una domanda per indagare la percezione rispetto alla disabilità sensoriale. La schedatura dei questionari, che si riporta di seguito, ha permesso di individuare le segnalazioni puntuali, riportate successivamente sulla mappa delle segnalazioni complessiva, le proposte di carattere generale, le zone percepite come maggiormente critiche.

Il numero di questionari raccolti è pari a 41, un numero esiguo per poter essere considerato significativo dal punto di vista statistico. Le proposte e le segnalazioni pervenute sono tuttavia valide e pertinenti, frutto di una conoscenza dei luoghi derivante dalla fruizione quotidiana.

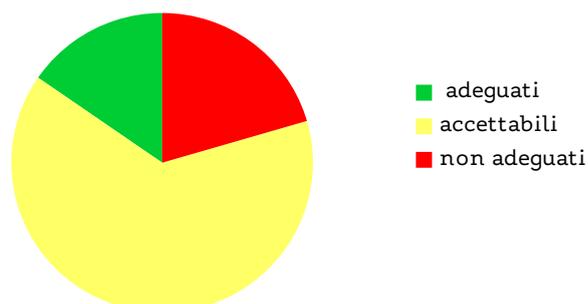
Le tipologie di barriere considerate dai rispondenti più rilevanti nell'impedire un'agevole fruizione degli spazi sono le seguenti (ordinate per numero di segnalazioni):

- marciapiedi dissestati o con pavimentazioni inadeguate;
- ostacoli su marciapiedi (alberi, paleria, armadi per sottoservizi, dissuasori, chiusini);
- pendenze eccessive o scalini;
- parcheggi impropri;
- altro (percorsi promiscui, illuminazione carente, eccessiva altezza, accessi ai negozi, infrastrutture -cavalcavia-, semafori senza segnali acustici).

Valutazione dei percorsi pedonali



Valutazione degli edifici per servizi pubblici

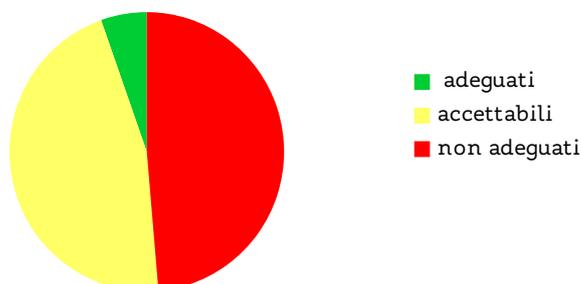


Valutazione sui percorsi pedonali e sui servizi secondo i rispondenti al questionario (risposte alle domande 3 e 5)

Gli edifici su cui i rispondenti ritengono prioritario intervenire sono (ordinati per numero di segnalazioni):

- uffici postali
- centri sportivi
- sportelli bancari/bancomat
- altro (parchi, prefettura, ufficio elettorale centrale, ecc.).

Valutazione dei servizi di trasporto pubblico Valutazione della dotazione di parcheggi riservati



Valutazione su trasporto pubblico e parcheggi secondo i rispondenti al questionario (risposte alle domande 7 e 10)

I luoghi in cui si ritiene prioritario incrementare la dotazione di parcheggi riservati sono (ordinati per numero di segnalazioni):

- in centro storico, in particolare Piazze e Prato della Valle
- nei pressi di attività commerciali
- nei pressi di servizi pubblici (scuole, servizi, ospedale, chiese)
- altro (musei, uffici, locali di spettacolo, aree verdi).

I luoghi in cui si ritiene prioritario prevedere ausili per persone con disabilità sensoriale sono (ordinati per numero di segnalazioni):

- fermate autobus
- percorsi e attraversamenti
- semafori
- servizi vari (musei, uffici, ospedale, aree verdi, attività commerciali).

Le segnalazioni puntuali vengono riportate sulla mappa delle segnalazioni allegata alla presente relazione. Per la schedatura di dettaglio si rimanda al fascicolo allegato “materiali partecipazione”. Le segnalazioni di carattere generale sono state considerate in sede di stesura delle norme di piano, che costituiscono parte integrante del PEBA.

Nonostante l'esiguità del numero di rispondenti, il quadro dell'accessibilità percepita risulta coerente con il quadro dell'accessibilità reale emerso nel corso della mappatura degli spazi selezionati. In particolare si segnala una valida corrispondenza tra le tipologie di barriere percepite e quelle reali sui marciapiedi e sulle tipologie di servizi meno adeguate.

1.7 Mappa delle segnalazioni

La mappa delle segnalazioni costituisce uno strumento di riferimento per le attività di pianificazione e realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli spazi urbani. La mappa individua geograficamente le segnalazioni pervenute mediante i seguenti canali:

- indirizzo e-mail peba@comune.padova.it
- questionario in forma cartacea o digitale
- incontri nelle consulte e con le associazioni
- portale Padovapartecipa.

Ad ogni punto individuato sulla mappa sono collegate le informazioni relative al dettaglio della segnalazione.

E' auspicabile che l'attività di manutenzione venga accompagnata dalla consultazione della mappa, in modo che, qualora gli interventi previsti siano localizzati in corrispondenza delle segnalazioni pervenute, vengano realizzati tenendo conto delle stesse, in una logica di efficacia delle azioni e di razionalizzazione delle risorse.

1.8 Condivisione dei materiali di analisi

Durante la fase di analisi dello stato di fatto sono state inviate, a tutti i partecipanti ai tavoli di lavoro nelle consulte e alle mappature, le bozze delle tavole di analisi e le schede illustrative delle criticità e delle relative proposte di intervento. Tale momento intermedio di condivisione è stato richiesto dalle associazioni, in modo da avere la possibilità di fornire un contributo concreto alla stesura delle tavole e delle proposte progettuali.

1.9 Considerazioni

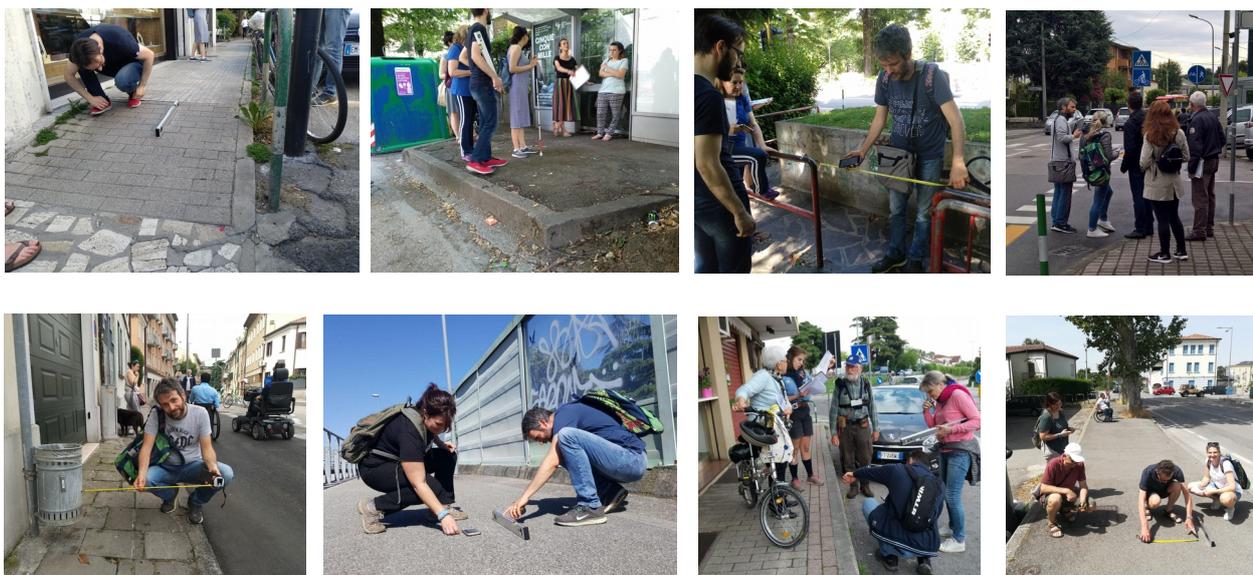
Le attività di partecipazione hanno fornito un valido e fondamentale contributo nella stesura del PEBA, in termini di scelta dei percorsi, di proposte di intervento e di segnalazioni sulle barriere presenti. Si ritiene anche che le attività proposte abbiano ampliato le conoscenze in tema di accessibilità dei singoli cittadini e dei portatori di interesse, contribuendo ad aumentare consapevolezza e sensibilità. L'auspicio è che il PEBA sia l'innescò di un più ampio movimento di presa di coscienza e di sensibilizzazione, mirato a modificare anche i comportamenti e le abitudini. Un passaggio importante all'interno del percorso è l'ampliamento del concetto di accessibilità, ristretto spesso, finora, alla sola accessibilità dal punto di vista motorio, verso un concetto più ampio ed esteso alle disabilità sensoriali e cognitive. In questa logica, si propone di realizzare alcune attività esperienziali all'interno dell'evento conclusivo di presentazione del PEBA.

2. ESITI DELLE ANALISI

2.1 Mappature tecniche e partecipate degli spazi urbani

Nel corso dei mesi di maggio e giugno 2019 si sono svolte le mappature tecniche e partecipate degli spazi selezionati durante gli incontri di partecipazione.

Le mappature partecipate, nonostante richiedano tempi molto dilatati rispetto alle mappature esclusivamente tecniche, hanno dimostrato un'utilità superiore alle aspettative: le osservazioni legate all'uso degli spazi da parte di chi li frequenta abitualmente e/o di chi ha difficoltà di varia natura sono state preziose nella descrizione dello stato dei luoghi e, soprattutto, nella definizione delle proposte di intervento.



I percorsi selezionati nel corso degli incontri sono 23, distribuiti su tutto il territorio comunale.

L'elenco dei percorsi è il seguente:

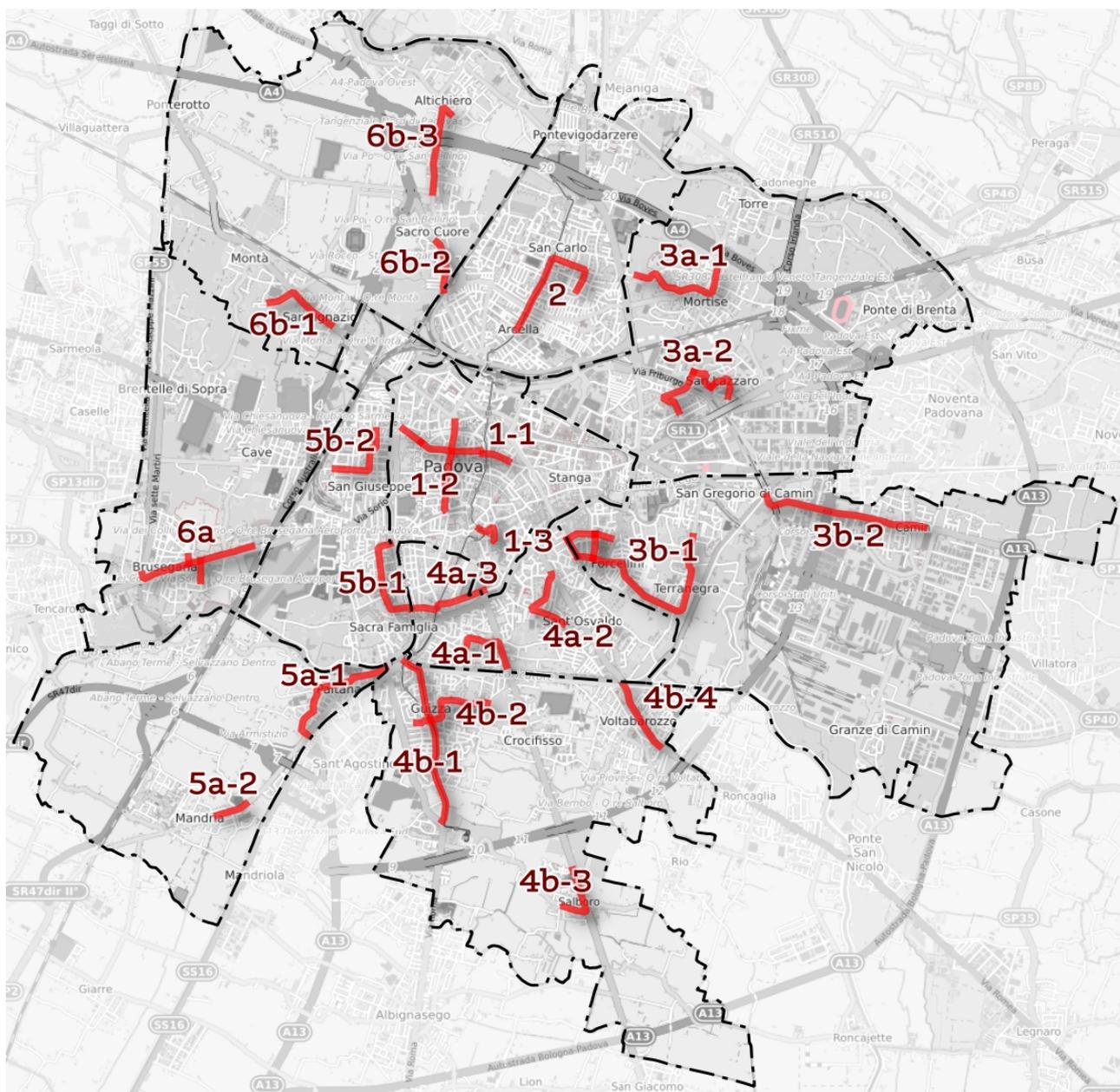
Consulta-identificativo percorso

Percorso

1-1	Itinerario est-ovest: Corso Milano-Via Altinate
1-2	Itinerario Nord-sud: Via Dante-Via Barbarigo
1-3	S. Antonio
2	Arcella-San Carlo
3a-1	Mortise
3a-2	S. Lazzaro
3b-1	Forcellini-Terranegra
3b-2	Camin
4a-1	Madonna Pellegrina
4a-2	S. Osvaldo
4a-3	Santa Croce
4b-1	Via Guizza
4b-2	Via dei Salici
4b-3	Salboro
4b-4	Voltabarozzo
5a-1	Paltana
5a-2	Mandria

- 5b-1 Sacra Famiglia
- 5b-2 Via Palestro
- 6a Via dei Colli
- 6b-1 S. Ignazio
- 6b-2 Sacro Cuore
- 6b-3 Altichiero

La mappa dei percorsi è consultabile su http://umap.openstreetmap.fr/en/map/mappatura-peba-padova_324435 ed è allegata alla presente relazione. I percorsi selezionati sono stati dettagliati e approfonditi in sede di mappatura (scelta del lato della strada preferibile, eventuali modifiche al percorso per lavori in corso, valutazioni di dettaglio in sede di sopralluogo, ecc.).



In totale sono stati rilevati e mappati **39 km** di marciapiedi e attraversamenti pedonali.

La mappa di base utilizzata è OpenStreetMap, in alcuni casi utilizzata attraverso le tiles standard di www.openstreetmap.org, in altri casi semplificata e personalizzata per scopi cartografici.

Le informazioni tecniche di mappatura e, in particolare, le proposte di tagging degli elementi mappati sono descritte in una pagina dedicata del Wiki di OpenStreetMap, visibile all'indirizzo:

https://wiki.openstreetmap.org/wiki/PEBA_Comune_di_Padova

L'hashtag ufficiale utilizzato per i changesets relativi alle barriere architettoniche e, più in generale, per gli edit che supportano la costruzione del PEBA del Comune di Padova è **#PEBA_PD**.

Tutte le mappature tecniche e partecipate sono state supportate da rilievi fotografici in continuo. Tutta la documentazione fotografica è stata effettuata tramite l'app Mapillary ed è disponibile su <https://www.mapillary.com> con licenza CC-BY (circa 10.000 foto).

Una piccola selezione delle fotografie dei punti critici viene riportata sulle tavole di analisi dello stato di fatto.

Le modalità di inserimento dei dati relativi all'accessibilità sono perfezionabili nel tempo, anche grazie al contributo della comunità dei volontari di OpenStreetMap, che si è dimostrata attiva e disponibile al confronto. Il metodo utilizzato costituisce un interessante esempio di **mappatura aperta dell'accessibilità**: finora, infatti, le esperienze di mapping dell'accessibilità sono state numerose, ma mai finalizzate alla costruzione di un modello di analisi strutturato e applicato ad uno strumento di pianificazione.

2.2 Analisi degli spazi urbani

I percorsi analizzati sono organizzati in tavole e numerati con il nome della consulta e un numero progressivo del percorso pilota analizzato (es. 4a-1, consulta 4a, percorso 1). Il percorso mappato viene rappresentato sulla base della mappa OSM, opportunamente rielaborata e semplificata per agevolare la lettura degli elementi oggetto di analisi. Poiché le mappe costituiscono una sintesi delle informazioni finalizzata alla valutazione dell'accessibilità, gli elementi del sistema "percorso" (marciapiedi-raccordi-attraversamenti) non vengono rappresentati con tutte le loro caratteristiche geometriche, ma possono essere successivamente dettagliati in mappe tematiche, sulla base delle esigenze eventualmente emergenti, con evidenziazione di parametri quantitativi o qualitativi (es.: differenziazione tra attraversamenti rialzati o a raso, mappa dello stato della pavimentazione, mappa delle pendenze trasversali, ecc.).

Le criticità riscontrate lungo il percorso vengono individuate con numerazione progressiva, cui fanno riferimento una o più fotografie e una breve descrizione su tabella.

La valutazione dell'accessibilità fa sintesi dei requisiti richiesti per ogni elemento del sistema percorso. I criteri di **composizione dell'accessibilità** vengono tradotti in un algoritmo

che rende possibile la valutazione automatica dell'accessibilità (buona, limitata, nulla) di ogni elemento del percorso.

Di seguito si propone una sintesi, per i principali elementi di analisi, su cui si basa l'algoritmo di valutazione dell'accessibilità.

MARCIAPIEDI: larghezza, inclinazione longitudinale, inclinazione trasversale, stato della pavimentazione.

OSTACOLI: spazio libero di passaggio; caratteristiche fisiche dell'ostacolo (ostacolo difficilmente intercettabile con bastone perché esile; ostacolo difficilmente visibile perché non differenziato cromaticamente rispetto al contesto. Nel caso di caditoie: larghezza e orientamento delle maglie).

RACCORDI: altezza dell'eventuale scalino, pendenza della rampa, stato della pavimentazione, pendenza trasversale, cambio di direzione, pavimentazione tattile.

ATTRAVERSAMENTO: presenza di segnaletica orizzontale e verticale, ortogonalità alla strada, stato della pavimentazione, se semaforizzato presenza di segnalatore acustico.

I dati raccolti consentono di elaborare alcune informazioni globali sull'accessibilità. Ad esempio si rileva che i tratti di **marciapiede** con accessibilità buona sono il **49%** del totale dei percorsi analizzati (17,9 km); quelli con accessibilità limitata il **47%** (17,3 km); quelli non accessibili il **4%** (1,5 km).

I raccordi tra marciapiede e carreggiata sono così distribuiti: soltanto il **5%** dei raccordi è completamente accessibile, sia dal punto di vista motorio che sensoriale; il **64%** è limitatamente accessibile, il **31%** dei raccordi è difficilmente accessibile, cioè presenta scalini superiori a 2,5 cm e/o superficie molto dissestata e/o pendenze superiori al 15%.

Sull'intera lunghezza di percorsi rilevata sono stati incontrati 229 ostacoli (paleria, alberi, dissuasori, caditoie, armadi per sottoservizi, elementi di arredo), con una media di 1 ostacolo ogni 170 m.

Avendo selezionato percorsi pilota molto variegati per distribuzione sul territorio comunale, categoria di strada, caratteristiche della sezione stradale, epoca di costruzione, è possibile utilizzare i dati raccolti per fare proiezioni dell'accessibilità sull'intero territorio comunale, con interessanti riscontri sulla programmazione degli interventi.

2.3 Analisi degli edifici

Il Servizio Edilizia Pubblica ha provveduto alla compilazione delle schede di rilievo e ha consegnato le schede relative a 107 edifici scolastici e a 48 edifici che ospitano funzioni pubbliche. La schedatura è provvisoria e parziale, pertanto il PEBA demanda a una fase successiva il completamento dell'analisi. Sono stati valutati i requisiti di accessibilità di accesso, spazi di relazione, servizi igienici, percorsi e collegamenti verticali, segnaletica sensoriale. Ognuno dei requisiti (collegato a più domande a risposta chiusa) viene catalogato come rispettato, limitatamente rispettato o non rispettato. Sulla base della composizione dei requisiti, la valutazione sintetica di accessibilità dell'immobile si esplicita in quattro categorie: ottima, buona, limitata, scarsa.

Le schede sono state elaborate e riepilogate su foglio di calcolo, come descritto dettagliatamente nella relazione preliminare al punto 4.3.2.

Si allegano le tabelle di valutazione dell'accessibilità e le tavole di localizzazione degli edifici rilevati.

L'accessibilità degli edifici scolastici è così distribuita:

buona: 46% del totale,

limitata: 52%

scarsa: 2%

L'accessibilità degli altri edifici è così distribuita:

buona: 33% del totale,

limitata: 17%

scarsa: 50%.

Negli edifici scolastici, i due casi di accessibilità scarsa sono legati alla mancanza di un percorso di accesso privo di dislivelli e, in uno dei due casi, all'ulteriore mancanza del servizio igienico accessibile. Negli altri edifici, l'accessibilità scarsa è sempre correlata alla mancanza o inadeguatezza del servizio igienico accessibile; in alcuni casi anche alla mancanza di adeguati collegamenti verticali (mancanza di ascensore, scale inadeguate) o, più raramente, di un idoneo percorso di accesso all'edificio. Si propone di seguito una sintesi delle analisi su edifici scolastici e civici.

	Edifici scolastici	Edifici civici
Edifici vincolati	18%	15%
Interventi programmati o in corso	7%	2%
Parcheggi riservati	41%	35%
Percorso di accesso adeguato	96%	73%
Bagno accessibile	60%	33%
Spazi di relazione adeguati	98%	98%
Collegamenti e percorsi interni	47%	48%
Segnaletica sensoriale	0%	0%

I dati rilevati sugli edifici scolastici sono migliori dei dati nazionali per quanto riguarda le barriere fisiche, ma peggiori relativamente alle barriere sensoriali. Secondo i dati ISTAT (indagine ISTAT gennaio 2019, <https://www.istat.it/it/archivio/225641>) il 32% delle scuole italiane risulta accessibile dal punto di vista delle barriere motorie, il 18% dal punto di vista delle barriere senso-percettive.

Al fine di fornire un quadro più ampio dell'accessibilità dei servizi comunali, è necessario estendere l'analisi all'intero patrimonio di edifici di competenza comunale distribuiti sul territorio comunale (impianti sportivi, musei, ecc.).

Il quadro complessivo dell'accessibilità dei servizi presenti sul territorio comunale è legato anche agli edifici di competenza non comunale, che rappresentano una fetta importante dei servizi al cittadino e che nel corso dei lavori di redazione del PEBA sono stati oggetto di

varie segnalazioni di scarsa o nulla accessibilità. Si elencano di seguito i principali servizi da analizzare:

- scuole secondarie di secondo grado, scuole private, scuole professionali, istituti, università.
- convitti, collegi, case per lo studente
- istituti e residenze per anziani
- uffici postali e previdenziali, esattorie
- teatri, cinema, auditorium, sale polivalenti, sale conferenze e congressi
- circoli, centri sociali, comunità
- biblioteche, pinacoteche, musei
- stazioni ferroviarie e autolinee
- impianti sportivi, palestre
- prefettura, questura, comandi e caserme
- ospedali, consultori, sedi distrettuali USL, farmacie
- sedi di enti, associazioni, organizzazioni
- edifici per il culto
- mercati, centri commerciali, attività commerciali aperte al pubblico
- attività ricettive.

3. PROGETTO

3.1 Spazi urbani

La scelta delle tipologie di intervento definite dal PEBA deriva da considerazioni legate alle analisi condotte, alle numerose segnalazioni raccolte, alle proposte progettuali analizzate, alla discussione avviata con associazioni e cittadini.

La scelta degli interventi è mirata al raggiungimento di due importanti obiettivi di qualità: Padova vuole essere per i suoi cittadini e i suoi ospiti una **città SICURA e INCLUSIVA**. Affrancandosi dalla categorizzazione degli utenti e dall'eccessiva specializzazione delle soluzioni, gli interventi devono garantire la sicurezza di tutti e una fruibilità degli spazi estesa e ampia.

Una città sicura agevola una fruizione autonoma degli spazi anche da parte delle fasce più deboli della popolazione: bambini, anziani e persone con disabilità motorie, sensoriali, cognitive. Una città inclusiva organizza i suoi luoghi perché siano facilmente **riconoscibili** e godibili dal maggior numero possibile di persone.

Le **azioni** per migliorare la sicurezza e la comprensione degli spazi sono:

- progettazione di **spazi ben definiti** in termini di limiti fisici e di funzioni;
- interventi di **moderazione** del traffico;
- corretta gestione delle **relazioni** tra veicoli-biciclette-pedoni;
- organizzazione della **segnaletica** stradale per garantire chiarezza e univocità delle indicazioni fornite;
- utilizzo del **colore** per individuare e distinguere gli spazi (differenziazione cromatica);
- ricerca di **soluzioni integrate** e che raggiungano più risultati contemporaneamente.

Esempio positivo:

Realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato.

L'attraversamento rialzato costituisce, oltre a un intervento di eliminazione di barriere architettoniche fisiche, una misura di moderazione del traffico in quanto comporta un rallentamento della velocità dei veicoli e una maggiore visibilità dei pedoni; è uno spazio ben definito che individua chiaramente lo spazio di transito dei pedoni; la chiara delimitazione dello spazio è fondamentale anche tra marciapiede e attraversamento, in quanto è importante fornire l'informazione che si esce da uno spazio protetto (il marciapiede) per entrare in uno spazio promiscuo. Tale delimitazione è indispensabile per i non vedenti (quindi va realizzata con pavimentazione tattilo-plantare), ma, qualora differenziata cromaticamente, è utile anche per ipovedenti, bambini, anziani, disabili cognitivi e, più in generale, per i disattenti (categoria, quest'ultima, in crescita grazie all'utilizzo assiduo degli smartphone).

Esempio negativo:

Pista ciclo-pedonale promiscua senza differenziazione di funzioni e con dissuasori agli incroci.

Il percorso promiscuo peggiora la sicurezza dei pedoni, sia in termini reali che percepiti, e crea relazioni difficili tra ciclisti e pedoni. I dissuasori costituiscono un ostacolo per le persone con disabilità motorie e un pericolo per le persone con deficit visivi in quanto difficilmente visibili, soprattutto se non contrastati cromaticamente, e difficilmente intercettati con ausili (bastone).

In alcuni casi si è valutato non opportuno o non ragionevole prevedere un intervento per risolvere una criticità, in quanto la soluzione già attuata risulta un compromesso tra esigenze contrastanti, oppure per l'impossibilità tecnica di risolvere una situazione. In questi casi, dove possibile si suggerisce l'adozione di un'alternativa (es. scelta di un altro itinerario) e si mantiene invariata la valutazione di accessibilità del percorso. Tale valutazione ricorre in vari casi di pendenza trasversale del marciapiede maggiore a 1%, quando la pendenza è un compromesso tra le altezze della carreggiata e degli edifici o pertinenze prospicienti il marciapiede; in alcuni casi di dislivello tra marciapiede e carreggiata maggiore a 15 cm; in vari casi, soprattutto in centro storico, di pavimentazione in pietra o porfido con piccole irregolarità. In tutti questi casi, generalmente rappresentati nelle tavole dello stato di fatto con colore giallo (accessibilità limitata), nello stato di progetto si mantiene la stessa rappresentazione grafica dello stato di fatto.

Si rimanda a un momento successivo l'analisi di dettaglio dell'illuminazione pubblica: per una valutazione completa è opportuno fare i rilievi con idonea strumentazione in almeno due momenti dell'anno (estate e inverno) e con diverse condizioni atmosferiche. Si raccomanda la verifica dell'illuminazione, in particolare in corrispondenza agli attraversamenti, nel corso degli interventi di manutenzione programmata e straordinaria. Si segnala, inoltre, che è attualmente in corso, in collaborazione con il gestore della rete di illuminazione pubblica, un programma di sostituzione e ammodernamento delle linee di illuminazione pubblica.

Gli interventi di progetto vengono organizzati in tavole e numerati con il nome della consulta e un numero progressivo del percorso pilota analizzato; ogni tavola di progetto corrisponde all'analoga tavola dello stato di fatto.

Ogni intervento o gruppo di interventi all'interno del percorso viene numerato, rappresentato fotograficamente e descritto a margine della mappa. Buona parte degli interventi può essere ricondotta a uno o più interventi standard, così come descritti nell'abaco.

Per agevolare la lettura mediante lettore digitale del materiale prodotto e per mantenere le mappe leggere e di facile lettura, ogni intervento di progetto viene descritto testualmente su tabella allegata alla tavola, utilizzando una numerazione specifica per ogni intervento o gruppo di interventi afferenti allo stesso tratto di percorso.

3.1.1 Situazioni ricorrenti e misure attive e passive per il superamento delle criticità

Raccordi tra marciapiede e carreggiata con scalino.

Generalmente i raccordi tra marciapiede e carreggiata sono correttamente realizzati con rampa singola o doppia rampa, ma spesso è presente un piccolo scalino che può essere dovuto al cedimento differenziato tra rampa e carreggiata, alla realizzazione imprecisa dell'asfaltatura, al dissesto per usura della pavimentazione, alla presenza di caditoie o chiusini ribassati nei pressi del raccordo. La misura attiva prevalente è il rifacimento di un piccolo tratto di asfaltatura finalizzato ad eliminare completamente il dislivello, al fine di garantire il superamento in autonomia del passaggio. La misura passiva è una corretta informazione alle ditte esecutrici sulle modalità di intervento, oltre alla sorveglianza sugli interventi di realizzazione e manutenzione.



Tratti di marciapiede dissestato

Il problema è legato alla normale usura del manto di finitura in asfalto, ai cedimenti differenziati nel caso di pavimentazioni in altro materiale (es. betonelle), alla presenza di radici di alberi.

La misura attiva prevede il rifacimento dell'asfaltatura o della pavimentazione, con l'accorgimento di realizzare pavimentazioni permeabili ed elastiche nei pressi degli alberi, ed evitando pavimentazioni discontinue come betonelle, piastrelle, ecc..



La misura passiva prevede il coinvolgimento del Settore Verde e del servizio Mobilità per concordare soluzioni integrate funzionali al raggiungimento di più obiettivi (forestazione urbana, prevenzione alla formazione di barriere, moderazione del traffico, ecc.).

Presenza di ostacoli fissi sui marciapiedi

Si tratta in prevalenza della paleria per la segnaletica stradale, per l'illuminazione pubblica e dei pali di sostegno per le linee aeree di tram, delle fermate, delle insegne pubblicitarie, ecc.

L'azione attiva, in particolare per la segnaletica stradale, è lo spostamento della paleria sui bordi del marciapiede, eventualmente utilizzando pali sagomati per rispettare le norme del codice della strada e per evitare l'invasione della carreggiata. Si suggerisce anche la differenziazione cromatica della paleria, che spesso è grigia su sfondo grigio, costituendo un ostacolo di difficile individuazione per ipovedenti e anziani. L'azione passiva consiste in una razionalizzazione della segnaletica verticale, che risulta talvolta ridondante e poco chiara. Ulteriore misura passiva è inoltre la corretta progettazione ed esecuzione degli interventi di posa, in particolare dei pali di sostegno del tram, soprattutto in vista delle nuove linee in fase di programmazione.



Marciapiedi di larghezza inadeguata

Problema evidente soprattutto nei rioni di più antica costruzione, è spesso di difficile soluzione perché riscontrato su strade strette e soggette a parcheggio improprio.

La misura attiva è l'allargamento, ove possibile, del marciapiede. Le misure passive consistono nella ricerca di soluzioni integrate—tra servizi mobilità,

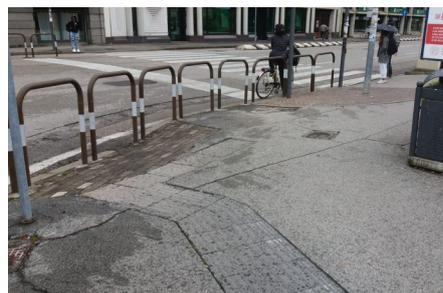
verde, lavori pubblici—finalizzate a realizzare interventi strutturati di moderazione del traffico o di creazione di strade a prevalente utilizzo pedonale.



Mancanza di accorgimenti per l'orientamento

La quasi totalità dei percorsi non è dotata di accorgimenti per favorire l'orientamento di persone con disabilità visive o cognitive. In alcuni casi, invece, le pavimentazioni tattili sono state interrotte o non ripristinate in seguito a modifiche delle infrastrutture stradali. I punti critici sono in particolare le intersezioni, dove è necessario dare indicazioni sulla presenza e posizione dell'attraversamento pedonale (soprattutto nel caso di attraversamento alla

stessa quota del marciapiede, dove mancano indizi su dove finisce il marciapiede e dove inizia la carreggiata) e sull'eventuale presenza di semaforo e relativo segnalatore acustico. Si ritiene che la posa di segnale tattile differenziato cromaticamente sia un'utile misura attiva non soltanto per non vedenti e ipovedenti, ma anche per altre fasce deboli della popolazione, ad esempio anziani e bambini. La misura passiva consiste nel valutare le modalità e le priorità di intervento insieme alle associazioni rappresentative, in modo da elaborare soluzioni progettuali e realizzative coerenti ed efficaci.



Elevata pendenza trasversale dei marciapiedi

Molti marciapiedi, tra quelli analizzati, sono caratterizzati da pendenza trasversale elevata. Talvolta si tratta di una soluzione di compromesso tra i livelli della carreggiata e dei fondi confinanti, talvolta si tratta di soluzioni realizzative errate. Dove possibile, la misura attiva da prevedere è il livellamento del marciapiede, al fine di mantenere una pendenza trasversale dell'1%, sufficiente allo sgrondo dell'acqua piovana. Nei casi in cui la pendenza deriva dal compromesso tra esigenze contrastanti o in casi di recentissima sistemazione, non si prevede alcun intervento in sede di PEBA, raccomandando però il rispetto della norma vigente (pendenza massima 1%) in sede di interventi futuri. La pendenza trasversale, poco percepita in caso di deambulazione normale e quindi sottovalutata dal punto di vista progettuale e realizzativo, costituisce un problema molto sentito per chi utilizza ausili (es. deambulatore, carrozzina, ecc.). Risulta quindi molto importante avviare misure passive di sensibilizzazione e corretta informazione in fase di progetto, di realizzazione e di sorveglianza.



Presenza di ostacoli mobili

Molti ostacoli mobili costituiscono impedimenti importanti alla fruibilità degli spazi: bidoni della raccolta differenziata, bidoncini della raccolta porta a porta, automobili, biciclette, arredo ad uso di esercizi commerciali, sono gli esempi maggiormente riscontrati. Le misure previste sono sostanzialmente di tipo passivo e sono mirate a intervenire sui comportamenti dei singoli e sulle procedure di svolgimento di alcuni servizi (es. raccolta porta a porta, servizio di bike sharing, ecc.).



3.1.2 Abaco degli interventi di progetto sugli spazi urbani e stima dei costi

Per ogni tipologia di intervento si propone di seguito una stima del relativo costo: l'“abaco degli interventi”, suddiviso per categorie, contiene la descrizione sommaria dei principali interventi di eliminazione delle barriere architettoniche, i materiali utilizzati, il costo unitario. Il costo unitario è un costo standardizzato relativo a opere complete, comprendenti tutte le lavorazioni, anche accessorie, necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte; le voci comprendono sempre fornitura e posa in opera, le preparazioni del fondo, la pulizia, i collanti, i ripristini e i raccordi con le pavimentazioni esistenti, le demolizioni, i trasporti e gli oneri di discarica, la segnaletica temporanea, qualora necessari a seconda della lavorazione. E' una stima sommaria calcolata assumendo alla base del calcolo le condizioni più comuni di intervento, suscettibili tuttavia di variazioni anche sostanziali con ricadute sull'effettivo costo complessivo dei lavori. Una stima più esaustiva non può prescindere, infatti, dall'entità complessiva del lavoro appaltato, da analisi più dettagliate dello stato dei luoghi (es. stato dei sottoservizi), dalle interferenze non prevedibili e quantificabili in questa fase, dai costi di progettazione e di allestimento del cantiere, dalle variazioni dei prezzi delle materie prime, dalla forte incidenza delle lavorazioni in economia.

Realizzazione pavimentazione tattile in PVC

Percorso tattilo-plantare in PVC con rilievi trapezoidali e semisferici equidistanti, con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza e distanza tra rilievi in accordo con la normativa di riferimento, costruito in M-PVC-P integrato con TAG - RFID 134.2 Khz. Pezzi speciali valutati come 1 ml di pavimentazione.

euro/m 60,00

Realizzazione pavimentazione tattile in conglomerato cementizio

Percorso tattilo-plantare con rilievi trapezoidali o semisferici equidistanti in conglomerato cementizio, con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza e distanza tra rilievi in accordo con la normativa vigente. Costruito in cemento vibrocompresso integrato con TAG - RFG 134.2 Khz ogni 60 cm. I singoli elementi tattili hanno dimensioni variabili con spessore di mm 20 o 33 per le lastre e mm 50 per i masselli, colorazioni superficiali variabili atte ad ottenere un coefficiente di contrasto di luminanza non inferiore a 0,4 con la pavimentazione circostante. Le caratteristiche fisico-meccaniche degli elementi tattili devono essere tali da rendere gli stessi antisdrucciolevoli, antigelivi e di tipo carrabile per i masselli.

euro/mq 75,00

Realizzazione pavimentazione tattile in GRES

Fornitura e posa in opera di percorso tattilo-plantare in gres con rilievi trapezoidali o semisferici equidistanti con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza, distanza tra i rilievi in accordo con norme di riferimento, costruito in gres porcellanato di 1° scelta per esterni o interni; con superficie a vista non smaltata e di vari colori, completamente greificata secondo norma UNI EN ISO 10545, costituita da lastre di dimensioni pari a cm 30x40 e spessore variabile da mm 9 a mm 20, integrato con TAG - RFG 134.2 Khz ogni 60cm. La pavimentazione dovrà essere non geliva, resistente all'usura e all'abrasione e presentare un assorbimento d'acqua <0,1%.

euro/mq 110,00

Realizzazione nuovo marciapiede in materiale lapideo

Pavimento in materiale lapideo costituito da lastre dello spessore di 60 mm, con faccia vista segata, faccia inferiore grezza di sega e coste fresate a giunto, posate su massetto di sottofondo in malta cementizia, compresa posa del cordolo perimetrale in materiale lapideo. Compresa formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all'1%.

euro/mq 195,00

Realizzazione nuovo marciapiede in asfalto

Tappeto in conglomerato bituminoso dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8, compresa la stesa e la cilindratura con rullo leggero e l'emulsione di ancoraggio. E' inoltre compreso il massetto in cls armato sp. 10cm di sottofondo, lo scavo, la realizzazione della massicciata, la posa della cordonata in cls vibrato la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all'1%.

euro/mq 62,00

Allargamento di un marciapiede esistente in materiale lapideo

Opere di allargamento del marciapiede esistente mediante la demolizione del cordolo di pietra, la numerazione degli elementi per il loro futuro riutilizzo, la demolizione del manto stradale e lo scavo a sezione ristretta per la realizzazione della massicciata, la fornitura e posa in opera di pavimento in materiale lapideo eseguito in lastre dello spessore di 60 mm simili a quelle esistenti e posate su massetto di sottofondo. Tali opere dovranno essere tali da garantire una pendenza trasversale non superiore all'1%.

euro/mq 250,00

Allargamento di un marciapiede esistente in asfalto

Opere di allargamento del marciapiede esistente mediante la demolizione della cordonata in cemento esistente, la demolizione del manto stradale e lo scavo a sezione ristretta per la realizzazione della massicciata la realizzazione di pavimentazione in asfalto, eseguita sia a mano che con piccole finitrici comprendente la fornitura di conglomerati bituminosi dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8, compresa la stesa e la cilindratura con rullo leggero e l'emulsione di ancoraggio. E' inoltre compreso il massetto in cls armato sp. 10 cm di sottofondo, lo scavo la realizzazione della massicciata, la posa della cordonata in cls vibrato ed il ripristino della pavimentazione esistente.

Tali opere dovranno essere tali da ottenere una larghezza minima del marciapiede pari a 1,50 m e garantire una pendenza trasversale non superiore all'1%.

euro/mq 105,00

Demolizione di marciapiede esistente

Demolizione di marciapiedi esistenti completi realizzati in qualsiasi materiale compresa la demolizione del massetto in cls dello spessore medio pari a cm 10 e delle cordonate in cls o pietra.

euro/mq 40,00

Realizzazione di scivolo per accesso ai marciapiedi

Fornitura e posa in opera di scivolo per accesso ai marciapiedi in manufatto di cls prefabbricato o realizzato in opera con pendenza non superiore al 15%. Nel prezzo è compresa la demolizione del manto esistente e della cordonata in cls, lo scavo a sezione ristretta, la realizzazione della massicciata e del piano di posa, la pavimentazione tattile in conglomerato cementizio, la realizzazione dei raccordi con il marciapiede e con la strada esistente garantendo l'assenza di dislivelli (tolleranza massima di 1 cm a bordo arrotondato). La pavimentazione dello scivolo dovrà essere antisdrucchiolo mediante l'uso di finiture superficiali adatte al passaggio di persone su sedie a ruote.

euro/cad 1.200,00

Rifacimento di manto di usura marciapiede in asfalto

Rifacimento del manto di usura in tappetino bituminoso previa scarifica della sede asfaltata, consistente nell'operazione di taglio del contorno, fresatura e asporto di tutto l'asfalto esistente fino ad un massimo di cm. 10 di spessore. Fornitura e posa in opera di tappeto in conglomerato bituminoso dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8, compresa la stesa e la cilindratura con rullo leggero e l'emulsione di ancoraggio. E' inoltre compresa l'eventuale regolarizzazione del sottofondo per la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all' 1% ed ogni altro onere per dare il lavoro a regola d'arte.

euro/mq 25,00

Rifacimento manto di usura marciapiede in masselli autobloccanti in cls

Rifacimento del manto di usura in masselli autobloccanti in cls mediante la demolizione di pavimentazione in masselli di qualsiasi spessore e dimensione recuperando il materiale idoneo per il futuro riutilizzo, fino alla sottostante massicciata o massetto in cls.; posa in opera di pavimentazione per esterni in masselli in cls, autobloccanti su idoneo strato di sabbia o di ghiaia, costipazione, sigillatura con sabbia fina, posa di eventuali chiusini, formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all' 1%.

euro/mq 38,00

Rifacimento manto di usura marciapiede in materiale lapideo

Rifacimento del manto di usura di marciapiede in materiale lapideo mediante la demolizione di pavimentazione in lastre lapidee di qualsiasi spessore e dimensione, comunque fino alla sottostante massicciata o massetto in cls, compresi gli oneri della cernita, selezione e recupero delle lastre ritenute idonee al futuro utilizzo.

Posa in opera di pavimento in materiale lapideo recuperato compresa integrazione pari al 40% con materiale simile su massetto di sottofondo esistente, compresa l'eventuale regolarizzazione del sottofondo per la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all' 1%, la bagnatura e la contemporanea battitura mediante adeguato vibratore meccanico, la sigillatura di tutti gli interstizi eseguita con boiaccia di cemento e sabbia, la successiva pulitura superficiale con segatura dell'intera pavimentazione.

euro/mq 150,00

Fornitura e posa in opera di appositi dissuasori ad archetto

Dissuasori ad archetto con barra di protezione posta ad altezza inferiore a 30 cm dal piano di calpestio, comprensivo di opere di demolizione e realizzazione del plinto di fondazione in cls completo di bussola in acciaio per l'inserimento dei dissuasori che dovranno essere realizzati in acciaio zincato o altri materiali che rispondano a caratteristiche costruttive (dimensioni e colore) conformi alle leggi, regolamenti ed omologazioni specifiche.

euro/m 120,00

Spostamento segnaletica verticale (demolizioni e ripristini)

Rimozione e successivo riposizionamento di segnaletica verticale (palo + segnale) su terreno di qualsiasi natura, compresa la realizzazione di plinto di fondazione in cls, la sostituzione di eventuale bulloneria e pezzi speciali necessari per l'attacco del segnale al palo, il

ripristino della pavimentazione esistente, il trasporto dei materiali di risulta alle pubbliche discariche, i costi di smaltimento e ogni altro onere per dare il lavoro finito a regola d'arte.

euro/cad 150,00

Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale a raso "stampato"

Realizzazione di attraversamento pedonale a raso "stampato" in conglomerato bituminoso, previa fresatura del manto stradale esistente, stesa di conglomerato bituminoso d'"usura" con decorazione previa posa delle matrici del disegno sul tappeto ancora caldo ed impressione con piastra vibrante, eventuali correzioni a mano con idonei utensili, esecuzione della resinatura con due mani del colore sulla superficie di attraversamento, stesa finale di materiale termoplastico per la realizzazione delle strisce di attraversamento.

euro/cad 1.800,00 (55 euro/mq)

Realizzazione di attraversamento pedonale rialzato "stampato"

Realizzazione di attraversamento pedonale rialzato "stampato" in conglomerato bituminoso, previa fresatura del manto stradale esistente, realizzazione del dosso mediante la stesa di strato di base tipo binder, stesa di conglomerato bituminoso d'"usura" con decorazione previa posa delle matrici del disegno sul tappeto ancora caldo ed impressione con piastra vibrante, eventuali correzioni a mano con idonei utensili, esecuzione della resinatura con due mani del colore sulla superficie di attraversamento, stesa finale di materiale termoplastico per la realizzazione delle strisce di attraversamento e delle strisce di segnalazione delle rampe in colore giallo.

euro/cad 2.300,00 (70 euro/mq)

Inserimento nuova segnaletica verticale

Fornitura e posa in opera di segnaletica stradale verticale, realizzata con sostegni in acciaio in profilati circolari, completi di pannello in lamiera delle prescritte forme e dimensioni, rivestito da pellicola rifrangente, scritte e simboli come da norme vigenti, compresa la realizzazione del plinto in cls, il ripristino delle pavimentazioni esistenti e ogni altro onere per dare il lavoro finito a regola d'arte.

euro/cad 360,00

Sostituzione di caditoie non conformi

Sostituzioni di caditoie non conformi al passaggio di sedie su ruote, con altre di dimensioni varie in ghisa che devono essere realizzate con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro; i grigliati ad elementi paralleli devono comunque essere posti con gli elementi trasversali al verso di marcia, nel prezzo è compresa la rimozione delle caditoie non conformi e la successiva messa in quota delle nuove secondo il livello stradale.

euro/cad 180,00

Realizzazione raccordo tra scivolo di salita al marciapiede e sede stradale

Eliminazione del dislivello in corrispondenza della congiunzione con il manto stradale dello scivolo di salita al marciapiede, mediante la scarifica e l'asporto e smaltimento di tutto l'asfalto necessario e successiva stesa di nuovo conglomerato bituminoso pezzatura 0/10 mm tale da ottenere complanarità, con tolleranza di un dislivello massimo di 1 centimetro.

Euro a corpo 300,00

Adeguamento semafori

Adeguamento dei semafori all'attraversamento di persone non vedenti mediante la dotazione di segnali acustici lungo la direzione dell'attraversamento, per permettere di "sentire" il messaggio dell'impianto ed essere dallo stesso guidati. Nel prezzo è compresa la fornitura e posa in opera della scatoletta per la prenotazione dell'attraversamento pedonale, con pulsante provvisto di dispositivo vibratile installata a 100 cm di altezza da terra.

Euro a corpo 550,00

Realizzazione di posti auto riservati a persone con disabilità mediante inserimento di segnaletica orizzontale e verticale

Realizzazione di posti auto riservati a persone disabili mediante l'inserimento di segnaletica orizzontale e verticale conforme alle forme, dimensioni, colori, simboli e caratteristiche prescritte dai regolamenti vigenti.

Euro a corpo 550,00

Realizzazione di pavimentazione in terra stabilizzata

Realizzazione pavimentazioni in terra stabilizzata mediante catalizzatore a base di sali inorganici da realizzare in corrispondenza di percorsi sterrati compresa la preparazione e livellazione del fondo, la rullatura, la bagnatura.

Euro/mq 22,00

Differenziazione cromatica di percorso pedonale

Vernice bicomponente a base di resina epossidica a rapidissimo indurimento, indicata per l'applicazione a rullo su asfalto, compresa la pulizia del fondo e la nastratura perimetrale.

Euro/mq 18,00

3.1.3 Stima complessiva dei costi

Sulla base dei prezzi unitari sopra descritti, è possibile fare una stima complessiva degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche sui percorsi pilota oggetto di intervento. Tale stima non tiene conto degli interventi particolari riscontrati solo in situazioni occasionali (es.: rotatorie, percorsi e rampe per il raggiungimento delle sommità arginali, ecc.), in quanto si tratta di interventi complessi e legati a situazioni specifiche, che richiedono, per poter essere correttamente quantificati, una fase di progettazione di dettaglio che esula dal livello pianificatorio del PEBA. Fatte salve le considerazioni di cui al paragrafo precedente sulle modalità di quantificazione degli interventi, è stato calcolato il numero di interventi previsti negli elaborati progettuali per ciascuna categoria di lavorazione, sulla base delle criticità incontrate, ed è stato calcolato il costo complessivo. Il valore ottenuto, pari a circa 2.300.000 euro, è stato suddiviso per la lunghezza complessiva dei percorsi oggetto di intervento, ottenendo un costo stimato di circa 60.000 euro per chilometro di percorso pedonale.

Questo valore medio prudenziale può essere utilizzato, con le precisazioni e i limiti succitati, per avere un parametro orientativo di riferimento ai fini della redazione del cronoprogramma degli interventi e ai fini di una proiezione dei costi per l'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi urbani sull'intero territorio comunale.

3.2 Edifici

La scelta delle tipologie di intervento definite dal PEBA deriva dall'analisi delle schede di rilievo fornite dal servizio edilizia pubblica, unitamente alle segnalazioni raccolte e alla discussione avviata con associazioni e cittadini.

Le schede di rilievo raccolte sono provvisorie in quanto descrivono soltanto alcune tipologie di edifici e si basano sulle informazioni disponibili presso i settori di riferimento; per un'analisi esaustiva dello stato di fatto, il PEBA indica la necessità di svolgere un'attività di rilievo e schedatura della totalità di edifici di competenza comunale, ai fini di una valutazione completa dell'accessibilità.

In questa fase le informazioni raccolte consentono di individuare le principali criticità riscontrate e di proporre alcuni interventi tipo per la risoluzione delle criticità, corredati da una quantificazione economica di massima degli stessi.

3.2.1 Situazioni ricorrenti e misure attive e passive per il superamento delle criticità

Mancanza di accorgimenti per l'orientamento

Su nessuno degli edifici analizzati vengono rilevate misure o accorgimenti per favorire l'orientamento di persone con disabilità sensoriali. La misura attiva in questo caso non può prescindere dall'analisi dettagliata dei singoli edifici e delle relative componenti, con particolare riferimento a scale, spazi ampi, percorsi con ostacoli, ecc.. Le misure passive suggerite consistono nell'accompagnare le fasi progettuali e realizzative a occasioni di confronto mirato con associazioni rappresentative della disabilità sensoriale, al fine di programmare soluzioni efficaci e coerenti.

Mancanza o inadeguatezza di servizi igienici accessibili

I servizi igienici accessibili, che risultano inadeguati o assenti in molti edifici civici, vanno analizzati attentamente in funzione della specifica tipologia, dimensione e funzione di edificio al cui interno vanno inseriti. In particolare si sottolineano i seguenti aspetti: necessità o meno di prevedere servizi accessibili su più piani dell'edificio, in funzione della differenziazione delle funzioni ospitate; nel caso in cui vi siano più servizi accessibili, opportunità di prevedere servizi differenziati, ad esempio con accostabilità al wc a destra e a sinistra, con sanitari dedicati e normali, per tenere conto delle diverse esigenze e difficoltà di chi utilizza i servizi; valutazione attenta della collocazione del wc con accesso da locali non distinti per genere, in modo da consentire l'accompagnamento. Per gli edifici scolastici, in ragione della specificità del servizio offerto, in particolare nel caso di asili nido e scuole materne, è necessario condurre valutazioni puntuali sulle tipologie di servizi igienici più opportune.

Mancanza di collegamenti verticali adeguati

I collegamenti verticali per garantire l'accessibilità sono costituiti da ascensore adeguatamente dimensionato e da scale rispondenti ai requisiti normativi (caratteristiche dimensionali, illuminazione, segnalazioni tattili, caratteristiche delle superfici, parapetti e corrimano). Spesso gli edifici esistenti, soprattutto se gravati da vincoli, sono privi di ascensore e hanno scale inadeguate. La misura attiva consiste nell'adeguamento del corpo scale e, dove possibile, nell'installazione di ascensore. La misura passiva consiste, soprattutto dove sussistono vincoli architettonici, urbanistici o strutturali, nella progettazione degli spazi al fine di ospitare le funzioni principali al piano terra dell'immobile e nello studio di eventuali ascensori esterni. L'utilizzo di servoscala deve essere considerato soltanto qualora non vi siano valide alternative.

Mancanza di posto auto riservato nei pressi dell'immobile

Dove possibile, la formazione di un posto auto nelle vicinanze dell'immobile è una misura attiva efficace e di costo contenuto. La mancanza del posto auto non è stata considerata

nella valutazione dell'accessibilità dell'immobile ma è stata presa in esame nelle schede di rilievo.

Inadeguatezza di percorso di accesso

In rari casi il percorso di accesso agli edifici risulta inadeguato. La misura attiva di superamento della criticità è generalmente facilmente risolvibile mediante la formazione di rampe, di dispositivi per facilitare l'orientamento e di segnaletica per evidenziare le funzioni svolte all'interno; le misure dovranno essere il più possibile armonizzate con il contesto e utilizzabili da tutti gli utenti, al fine di rappresentare soluzioni inclusive e non divisive.

3.2.2 Abaco degli interventi di progetto sugli edifici e stima dei costi

Si richiama integralmente quanto indicato al paragrafo 3.1.2 e si propone di seguito un elenco dei principali interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici.

Realizzazione di posti auto riservati a persone disabili mediante inserimento di segnaletica orizzontale e verticale

Realizzazione di posti auto riservati a persone con disabilità mediante l'inserimento di segnaletica orizzontale e verticale conforme alle forme, dimensioni, colori simboli e caratteristiche prescritte dai regolamenti vigenti.

Euro a corpo 550,00

Realizzazione percorso di accesso senza dislivelli in materiale lapideo

Fornitura e posa in opera di pavimento in materiale lapideo costituito da lastre dello spessore di 60 mm, con faccia vista segata, faccia inferiore grezza di sega e coste fresate a giunto, posate su massetto di sottofondo dello spessore di 6 cm eseguito in malta cementizia, compresa posa del cordolo perimetrale in materiale lapideo e formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all' 1% e quella longitudinale al 5%, la battitura, la sigillatura degli interstizi con boiaccia di cemento e sabbia, la successiva risciacquatura.

euro/mq 195,00

Realizzazione percorso di accesso senza dislivelli in calcestruzzo

Pavimentazione per esterni in cls armato con finitura al quarzo scopato antisdrucchiolo, fornito e posto in opera su idoneo strato di sottofondo, compresi lo scavo, la realizzazione della massicciata, l'acciaio di armatura, la realizzazione dei giunti, la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all'1% e quella longitudinale al 5%.

euro/mq 60,00

Realizzazione di rampa

Realizzazione di rampa di pendenza massima longitudinale dell'5%, larghezza minima 1,50 m, per il superamento di un dislivello di 50 cm (lunghezza rampa 10 ml); compreso lo scavo, la realizzazione della fondazione, dei setti verticali in cls armato e la soletta inclinata in cls armato con finitura al quarzo scopato antisdrucchiolo raccordata a regola d'arte con i due livelli da collegare. Nel prezzo è compresa la realizzazione del parapetto a norma realizzato in acciaio zincato e verniciato a caldo. Le opere si intendono fornite compreso ogni onere ed accessorio per dare l'opera finita a regola d'arte.

Euro a corpo 6.780,00

oppure

Euro/ml 678,00

Servizio igienico ex novo accessibile

BAGNO COMPLETO composto da:

- rete di scarico in PVC da raccordare agli scarichi esistenti;
- rete di distribuzione acqua calda e fredda;
- vaso igienico a sifone in porcellana vetrificata bianca, completo di sciacquone ad incasso con comando a pulsante e sedile in plastica;
- lavabo in ceramica con fronte concavo, bordi arrotondati per appoggia-gomiti e paraspruzzi, munito di miscelatore meccanico a leva con scarico con sifone;
- doccetta esterna completa di flessibile ed attacco a muro;
- maniglioni orizzontali e verticali, per lavabo, porta, ecc., in acciaio zincato verniciato epossidicamente, diametro esterno 35 mm, compresi tasselli meccanici di fissaggio;
- maniglione ribaltabile, installazione a parete, costruito in acciaio zincato verniciato epossidicamente. Diametro mm 30. Lunghezza mm 600. Colore bianco. Portata max Kg 150.
- sistema di ricambio aria (min15 ric./h);
- porta interna tamburata ad anta cieca cm 80x210, con maniglia posta ad un'altezza di 90cm. La misura della porta e' riferita alla luce netta di passaggio, si consiglia una misura nominale di 90 cm; compresi controtelaio, opere murarie e registrazione dell'infisso;
- punto di chiamata per servizi, completo di pulsante di chiamata, di ronzatore con lampada di segnalazione, di relè bistabile, di trasformatore, di pulsante di riarmo;
- Fornitura e posa di accessori d'uso (distributore sapone liquido, portacarta, porta asciugamani di carta, specchio basculante dimensione minima cm. 40X40 posto ad altezza 90 cm da terra, scopino);
- Pavimentazione bagni in gres porcellanato, piastrelle 30x30 o 40x40 con superficie antiscivolo;
- Rivestimento parete fino ad un'altezza di 1,80 m in gres porcellanato, piastrelle 15x15 o 20x20 in finitura naturale;
- Tinteggiatura su pareti a vista sopra rivestimento a parete da un'altezza pari a 1,80 m fino a 2,40m, con idropittura lavabile a tre mani a coprire, compresa ove necessaria la preparazione delle superfici mediante rasatura e imprimitura;
- controsoffitto in pannelli di fibra minerale 60x60 cm, compresi pezzi speciali per impianto di climatizzazione a soffitto e adattamenti per plafoniere da controsoffitto, compresa struttura di sostegno in profili portanti (principali ed intermedi) di acciaio zincato preverniciato fissati alla muratura di ambito ed al soffitto attraverso idonea pendinatura regolabile.

Euro a corpo 6.400,00

Opere di adeguamento di servizi igienici per renderli accessibili

- Rimozione di apparecchi igienico-sanitari comprese opere murarie di demolizione eseguite a mano, rimozione dei relativi accessori e staffe di ancoraggio; per i seguenti tipi: vaso con cassetta, bidet, lavello, lavabo anche se a colonna, orinatoio, turca. Prezzo stimato per la rimozione di 3 elementi;
- vaso igienico in ceramica con sifone incorporato, completo di cassetta, batteria e comando di scarico di tipo agevolato, installato a parete o a pavimento;
- lavabo in ceramica con fronte concavo, bordi arrotondati per appoggia gomiti e paraspruzzi, munito di miscelatore meccanico a leva con scarico con sifone;
- maniglioni orizzontali e verticali, per lavabo, porta, ecc., in acciaio zincato verniciato epossidicamente, diametro esterno 35 mm, compresi tasselli meccanici di fissaggio;
- maniglione ribaltabile, installazione a parete, costruito in acciaio zincato verniciato epossidicamente. Diametro mm 30. Lunghezza mm 600. Colore bianco. Portata max Kg 150;
- Fornitura e posa in opera di punto di chiamata completo di pulsante di chiamata, di ronzatore con lampada di segnalazione, di relè bistabile, di trasformatore, di pulsante di riarmo e di tutto quanto serve per dare l'opera funzionante;
- Fornitura e posa di accessori d'uso, distributore sapone liquido, portacarta, porta asciugamani di carta, specchio basculante dim. min. cm. 40X40 posto ad altezza 90cm da terra, scopino.

euro/a corpo 1700,00

Impianto citofonico

Fornitura e posa in opera di apparecchio citofonico completo di suoneria di chiamata e pulsante di azionamento serratura elettrica, linea in idoneo cavo citofonico sotto traccia entro canalizzazioni in tubo di materiale termoplastico autoestinguente, completa di cassette di derivazione con coperchio quadrato o rettangolare fino all'alimentatore ed alla pulsantiera citofonica esterna, quota parte dell'alimentatore citofonico e del relativo contenitore e della linea di alimentazione, quota parte della pulsantiera citofonica a più tasti di chiamata e completa di modulo fonico, compreso il modulo per l'alloggio dal posto esterno completo di fili e frutti e comprese opere murarie.

Prezzo per ogni punto di ricezione con altezza non superiore a 130cm da terra.

euro/cad 200,00

Opere per la realizzazione di ascensori

Fornitura e posa in opera di ascensore completo, compresa:

- demolizione di pavimento al piano terra, compresa la pavimentazione, il massetto di sottofondo e la soletta in ca, a mano o con l'ausilio di attrezzi meccanici;
- scavo a sezione obbligata per realizzazione di fondazione per ascensore, da eseguirsi a mano;
- formazione di getto di pulizia in conglomerato cementizio C 12-15 per la costituzione del piano di posa delle fondazioni;
- formazione di fondazione in c.a. e colletto di raccordo confezionato con inerti opportunamente selezionati fino a 20 mm e materiali premiscelati, vibrato, costipato in opera, incluse casseforme, ferro di armatura classe B 450 C, resistenza garantita C25/30;
- impianto a sollevamento verticale ad ausilio e superamento delle barriere architettoniche, conforme a Direttiva Macchine 2006/42/CE, Direttiva Compatibilità Elettromagnetica 2004/108/CE/ EN1205 e EN12016, Certificato di Omologazione CE-9837-16-001-08. Manovra universale senza tenere premuti i pulsanti di piano o cabina. Sistema di trazione elettrica con silenziosità del motore garantita da inverter vettoriale a frequenza variabile con motore posizionato all'interno del vano corsa. Senza locale macchina e quadro di manovra a microprocessori integrato nel vano corsa tramite consolle in acciaio inox lucidato a specchio. Portata: 300 kg. Velocità: 0.15 m/s. Inserzioni orarie: 30. Potenza motore: 0.55 kw. Forza motrice: monofase 220V / 50 Hz. Fermate: 2. Servizi: 2. Accessi a cabina: 2 opposti. Corsa: 5,35 m circa. Testata: 2700 mm. Fossa: 200 mm. Castello metallico incluso nella fornitura, come da disegni esecutivi allegati dimensioni L 1600 x P 1630 mm esterno struttura. Piattaforma di sbarco in quota opportunamente fissata alla struttura muraria ed a quella dell'elevatore al 1°P dim.ni circa 1500 x 1800 mm con struttura in acciaio completo di lamiera metallica di calpestio, ferramenta di fissaggio e isolante acustico. Carpenteria metallica per struttura ascensore in acciaio S 235. Categoria di esecuzione EXC 2 ai sensi della EN 1090-2. Pareti vetrate struttura ascensore in vetro stratificato 4+2+4 in lastre di vetro indurito. Fissaggio su quattro lati. Fornitura con certificazione anticaduta. A norma UNI 81-1/2. Paracadute in caso di rottura di una fune. Illuminazione di emergenza presente in cabina. Bottoneria in cabina: a colonna a tutta altezza, interruttore di stop e allarme, abilitazione dei comandi con chiave pulsanti braille tipo antivandalo quadrati in acciaio. Display grafico. Bottoneria di piano: pulsanti di chiamata braille tipo antivandalo quadrati in acciaio montati direttamente sul portale, segnalazioni di cabina occupata. Cabina con bottoniera, dimensioni 1000 x 1200 x 2035 mm (dimensioni adatte per adeguamento; se consentito dagli spazi a disposizione, installazione di ascensore con dim minime 1,40 x 1,10). Porte di cabina: automatiche a due ante telescopiche rivestite in acciaio inox spazzolato protetta da fotocellula a barriera (solo porte automatiche). Porte di piano: automatiche a due ante telescopiche rivestite in acciaio inox spazzolato, luce 800 x H 2000 mm. L'impianto dovrà essere conforme alla Legge 13/1989 e al DM 236/1989. Compresi dispositivi UPS ritorno al piano in assenza di corrente compresa la possibilità di eseguire 30/40 corse in assenza di corrente, combinatore bidirezionale GSM, compresa la F. e p. o. di alimentazione piattaforma elevatrice;
- fornitura e posa in opera di alimentazione piattaforma elevatrice composta da: n 1 scatola di derivazione in materiale termoplastico autoestinguente IP 55 con coperchio a vite 100x100 mm; m 65 di canale multifunzionale porta cavi 40x20 mm in materiale plastico isolante antiurto, compreso coperchio, giunzioni, i fissaggi, grado di protezione IP 4x; m 200 di cavo flessibile unipolare tipo N07V-K isolato 450/750 V in c.a. 1x4 mmq con conduttore in

rame e isolante in pvc del tipo non propagante l'incendio, posato entro tubazioni o in canalette esistenti, comprese morsettiere per le giunzioni; n 1 interruttore 2x 16A, Id=0,5A, Icc 10 KA all'interno del quadro generale posto al piano terra, completo di morsettiere, cablaggi, bullonerie, capicorda, targhette ecc.

- Ponteggio metallico. Montaggio, utilizzo e smontaggio di ponteggio metallico prefabbricato per tutta la durata dei lavori e per i lavori in cui sono necessari. E' compresa elaborazione del PIMUS, eventuali progettazioni integrative e tutto quanto compreso per il lavoro a regola d'arte. ascensore 2 x (1,60+3,20) x 9,00

- Teli in pvc pesante a delimitazione delle aree di cantiere atti ad impedire il passaggio delle polveri e fissati perimetralmente alle pareti con tappi ad espansione e tavole di legno compreso il sormonto dei teli per 20 cm in corrispondenza delle zone di passaggio su area di 12mq.

euro/a corpo 55.000,00 (2 fermate)

Fornitura e posa in opera di strisce antiscivolo su gradini scale

Fornitura e posa in opera di strisce antiscivolo per pavimentazioni e gradini, autoadesive ad attacco rapido colore nero larghezza 25mm, compreso tagli, sfridi. Misurate per la dimensione effettiva

euro/ml 30,00

Fornitura e posa in opera di percorso tattile e visivamente contrastato per persone non vedenti o ipovedenti su scale

Fornitura e posa in opera di segnale tattilo-plantare in PVC posto in corrispondenza dell'inizio e della fine della scala con rilievi trapezoidali e semisferici equidistanti; con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3 e larghezza e distanza tra i rilievi in accordo con la normativa tecnica di riferimento, compresa e compensata la preparazione del fondo con la correzione di eventuali irregolarità, la pulizia del piano di posa e il collante di fissaggio. Pezzi speciali valutati come 1 ml di pavimentazione.

euro/ml 60,00

Corrimano e ringhiere per rampe

Fornitura e posa in opera di ringhiere metalliche di altezza m. 1,05 con corrimano e/o solo corrimano in tubo di acciaio inox satinato per rampe disabili, diam. mm 50, a doppia altezza pari a cm. 70 e 90, composta da montanti verticali e orizzontali fissati al cordolo e/o nella muratura con tasselli meccanici e/o barre in acciaio ed ancoranti chimici:

a) rampe esterne – ringhiera e corrimano **euro/ml 165**

b) rampa interna – solo corrimano **euro/ml 75**

Opere per la realizzazione di pavimentazioni in linoleum a teli

Fornitura e posa in opera di pavimento in linoleum omogeneo monostrato, calandrato su supporto in juta e conforme alle norme UNI EN 548 e UNI EN 12466, costituito da conglomerato di ossipolimero oleoresinoso, farine di legno e sughero, resine naturali e pigmenti colorati, con finitura superficiale liscia o leggergente gofrata. Caratteristiche tecniche, reazione al fuoco, coefficiente di attrito conformi alle norme vigenti. Nel prezzo si intendono compresi e compensati gli oneri per l'aspirazione del massetto, la posa a giunti accostati con idonei adesivi su massetto perfettamente deumidificato, il trattamento superficiale con polimeri acrilici, il taglio, la sigillatura a caldo, previa fresatura dei giunti, con cordone continuo termoplastico, lo sfrido anche dovuto ad irregolarità dei vani, la raccolta differenziata del materiale di risulta, il carico, lo scarico, ed il conferimento con trasporto a qualsiasi distanza stradale del materiale, l'indennità dovuta per lo smaltimento (codici CER 17.01.07, 17.09.04).

euro/mq 31,00

Fornitura e posa in opera di porte interne e/o esterne in profilati di alluminio

Fornitura e posa in opera di porte interne o esterne in profilati di alluminio ad un battente, con foro di apertura di larghezza architettonica minima di cm 90, con pressione necessaria all'apertura della porta inferiore ad 8kg, completa di guarnizioni a tutto giro sull'anta e di accessori di movimento e chiusura del tipo corrente commerciale; sono da preferire maniglie

del tipo a leva opportunamente curvate ed arrotondate, data in opera compreso il controtelaio metallico da fissare alle murature con zanche in acciaio zincato, le opere murarie e la registrazione dell'infisso, da computarsi con minimo di quadratura compatibile di 1,75 mq, con misurazione esterno telaio.

Euro 435€/mq

Fornitura e posa in opera di serramenti esterni

Fornitura e posa in opera di serramenti esterni in sostituzione a serramenti esistenti in profili estrusi di alluminio a taglio termico per finestre e portefinestre compresa la ferramenta, la maniglieria, serratura passante nelle porte finestre, profili.

Vetrocamera di sicurezza 3+3/16/3+3 su finestre e 4+4/16/4+4 su portefinestre (doppio vetro di sicurezza). Doppia guarnizione. Maniglie del tipo a leva opportunamente curvate ed arrotondate, ferramenta a più punti di chiusura di cui uno antieffrazione.

euro/mq 390.

4. NORME E INDICAZIONI

Le norme di piano, che costituiscono parte integrante del PEBA, sono così strutturate:

- Le **norme** riepilogano e fanno sintesi della normativa vigente in materia di barriere architettoniche avente per oggetto edifici pubblici e spazi urbani, in modo facilmente consultabile e suddiviso per categorie di intervento; ai sensi del DPR 503/96, le norme hanno carattere prescrittivo vincolante nei seguenti casi: nuova realizzazione; ristrutturazione dell'esistente; in tutti gli interventi suscettibili di limitare l'accessibilità degli spazi; negli interventi di cambio di destinazione d'uso se finalizzata all'uso pubblico; ai servizi speciali di pubblica utilità.

Nella sintesi delle norme si tiene conto anche delle disposizioni derivanti dalla Dgrv 1428/2011, "Aggiornamento delle prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico". Si ritiene infatti opportuno uniformare i criteri di intervento su edifici/spazi pubblici ed edifici/spazi privati.

Negli **edifici esistenti** sono ammesse deroghe alle norme in caso di dimostrata impossibilità tecnica connessa agli elementi strutturali o impiantistici.

Per gli **edifici soggetti a vincolo** ex art. 1 L. 1497/39 ed ex art. 2 L. 1089/39 (come sostituiti dal Codice dei Beni culturali e del paesaggio, D.Lgs. 42/2004, parte terza e parte seconda), la deroga è consentita nel caso in cui le opere di adeguamento costituiscano pregiudizio per valori storici ed estetici del bene tutelato; in tal caso il soddisfacimento del requisito di accessibilità è realizzato mediante opere provvisorie ovvero, in subordine, con attrezzature d'ausilio e apparecchiature mobili non stabilmente ancorate alle strutture edilizie. La mancata applicazione delle norme deve essere motivata con la specificazione della natura e della serietà del pregiudizio (DPR 503/96).

- Le **indicazioni** forniscono informazioni utili a progettisti, esecutori, amministratori, enti che intervengono su spazi comunali, al fine di interpretare correttamente le norme e di migliorare la qualità degli spazi; le indicazioni derivano dall'applicazione della norma su situazioni ripetutamente riscontrate nel corso dei rilievi o da segnalazioni specifiche delle associazioni di persone con disabilità. Hanno **carattere prescrittivo nel caso di nuove realizzazioni; nel caso di adeguamenti dell'esistente la mancata applicazione deve essere adeguatamente motivata.**

Al fine di consentire una consultazione rapida ed esauriente, l'apparato normativo viene suddiviso per ambiti di intervento.

- **Spazi urbani**, a loro volta suddivisi in:
 - marciapiedi e percorsi pedonali
 - attraversamenti pedonali
 - fermate dei mezzi del trasporto pubblico locale
 - parcheggi riservati
 - parchi e giardini pubblici.

- **Edifici**, a loro volta suddivisi in:
 - edifici pubblici
 - edifici sedi di attività aperte al pubblico
 - edifici scolastici
- **Indicazioni di carattere procedurale**



5. PROGRAMMAZIONE

5.1 Criteri per la definizione delle priorità

La scelta delle priorità è mirata al raggiungimento dei due importanti obiettivi di qualità succitati, **SICUREZZA E INCLUSIONE**.

La scelta dei criteri di definizione delle priorità può essere fatta in due modi:

- individuazione di **percorsi** o edifici da adeguare nella loro interezza;
- individuazione di **situazioni** su cui prevedere gli adeguamenti.

La prima soluzione presenta vantaggi dal punto di vista delle modalità realizzative, delle economie di scala e della qualità complessiva del risultato finale. Tuttavia, in un quadro di risorse limitate e di risoluzione dei problemi reali e maggiormente percepiti, la seconda soluzione ha il vantaggio di garantire l'accessibilità di porzioni più ampie di città con interventi limitati e mirati. Inoltre permette di riservare risorse per interventi non compresi all'interno dei percorsi pilota selezionati, ma ritenuti prioritari sulla base delle segnalazioni delle associazioni di disabili.

A seguito del confronto con le associazioni, i tecnici e gli amministratori, nella logica di un utilizzo oculato delle risorse disponibili, si è stabilito di scegliere la seconda modalità di definizione delle priorità. Naturalmente gli interventi devono essere ispirati a una logica di efficienza ed efficacia, pertanto un intervento finalizzato all'eliminazione di una criticità di priorità 1 (ad esempio il rifacimento di una pavimentazione molto dissestata), sarà accompagnato dagli interventi a corredo nella stessa posizione (ad es. spostamento ostacoli, rifacimento segnaletica orizzontale, verticale e tattile, ecc.).

L'ordine di priorità deriva dalla valutazione di due indicatori, per ciascuno degli interventi individuati nel progetto:

A) **Rilevanza**. La rilevanza dello spazio deriva dall'analisi dei seguenti parametri: la classificazione funzionale delle strade (PGTU 2003), le linee del trasporto pubblico, i principali servizi (servizi civici, scolastici, uffici postali, servizi sanitari, ecc.). Nota: i servizi non sono esaustivi dell'intero patrimonio di servizi cittadini, in quanto non esiste una mappatura complessiva dei servizi disponibili. Ai fini PEBA sono stati utilizzati i dati forniti dal settore edilizia pubblica, i dati forniti dal servizio SIT comunale, i dati disponibili su OSM). Vengono individuati 4 livelli di rilevanza, sotto riportati.

Tratti a rilevanza molto elevata. Si tratta di strade interquartiere (PGTU 2003), con linea di trasporto pubblico e presenza di servizi anche di tipo socio-sanitario e scolastico.

Tratti a rilevanza elevata. Si tratta di altre strade interquartiere o di strade di quartiere (PGTU 2003) con linea di trasporto pubblico ed elevata presenza di servizi.

Tratti a rilevanza media. Si tratta di strade di quartiere con minore presenza di servizi; di strade interzonali con presenza di servizi e di trasporto pubblico; di strade del centro storico non ricadenti nelle precedenti categorie.

Tratti a rilevanza bassa. Si tratta di strade interzonali diverse dalle precedenti o zonali.

B) **Accessibilità attuale**, derivante dalla valutazione condotta dal PEBA. Minore è il livello di accessibilità nello stato di fatto, maggiore è il livello di priorità.

La matrice di valutazione delle priorità, che potrà essere successivamente implementata, è la seguente:

Indicatore	Rilevanza elevata e molto elevata	Rilevanza media	Rilevanza bassa
Accessibilità nulla	1	2	3
Accessibilità limitata	4	5	6

Al fine di individuare un ordine nella programmazione degli interventi, gli esiti della matrice vengono incrociati con i dati di **incidentalità** che coinvolgono pedoni e ciclisti sul territorio comunale, in modo da considerare un terzo indicatore “**pericolosità**”, supportato da analisi statistiche, che incide sull'ordine di realizzazione degli interventi all'interno di ogni categoria di priorità. Non è possibile individuare una correlazione tra la presenza di barriere architettoniche e l'incidentalità, tuttavia è possibile affermare che gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche previsti, configurandosi spesso come interventi di messa in sicurezza dei pedoni, di moderazione del traffico, di migliore delimitazione degli spazi, di rifacimento della segnaletica orizzontale, verticale e tattile, contribuiscano a migliorare la sicurezza dei luoghi e possano, pertanto, contribuire a una riduzione dell'incidentalità.

L'esito dell'analisi sopra descritta conduce all'individuazione dei seguenti interventi su punti di maggiore incidentalità, tra quelli con priorità 1:

- Via Piovese, percorso 4b-4, punti 5, 9, 10, 11, 13.
- Via T. Aspetti, percorso 2, punti 3, 7, 11, 15, 16, 20.
- Asse Corso Milano-Via Altinate, percorso 1-1, punti 1, 3, 4, 9, 13
- Via dei Colli, percorso 6a-1, punto 1
- Via Sacro Cuore, percorso 6b-3, punto 1
- Via Vittorio Veneto-Armistizio, percorso 5a-1, punti 15, 18, 19
- Via Romana Aponense, percorso 5a-2, punti 5, 9.
- Via Zanchi, percorso 2, punti 21, 22, 23
- Via Guizza, percorso 4b-1, punti 10, 11, 12, 13, 15.
- Via D'Acquapendente, percorso 4a-1, punti 9,10.
- Via Vigonovese, percorso 3b-2, punti 1, 5, 8, 16.
- Via Forcellini-Via Boccaccio, percorso 3b-1, punti 4, 7, 9, 11, 15, 20

Oltre agli interventi sui percorsi analizzati nel corso della redazione del Piano, si propone di inserire tra gli interventi in programmazione anche gli interventi richiesti espressamente dalle associazioni di persone con disabilità, qualora non già ricompresi all'interno delle norme o degli interventi sui percorsi pilota. In particolare, si segnalano le seguenti richieste di intervento pervenute da associazioni disabili:

- Censimento dei parcheggi riservati con contrassegno e verifica del possesso dei requisiti;
- Messa in sicurezza percorsi pedonali (Via Gozzi lato parcheggio ex Boschetti, Via Perugino-capolinea tram; attraversamento Via Vicenza-Via Piave).
- Installazione di segnalatori acustici (semafori Via Trieste-Gozzi, Via Gozzi-Tommaseo, Via Goito-Ponte Sostegno-Via Isonzo, Via Cavazzana-Stoppato-Manzoni, Piazza Antenore, Riviera Ponti Romani) e riparazione semafori non funzionanti.
- Segnalazioni tattilo-plantari (Piazzale stazione-pensiline stazione bus; pista ciclabile piazzale stazione; scalini ai piedi cavalcavia Borgomagno; incrocio Via Goito-Ponte Sostegno-Via Isonzo; separazione tra percorsi ciclabile e pedonale Via Facciolati 47-71; ufficio abbonamenti Busitalia via Rismondo-fermata bus 5).
- Estensione monitoraggio -individuazione orario arrivo- all'intera rete del trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda gli **edifici** analizzati, il metodo di individuazione delle priorità è analogo a quello degli spazi urbani: le priorità sono determinate dalla presenza di situazioni di accessibilità scarsa o nulla e dalla rilevanza del servizio, considerando di elevata rilevanza gli edifici scolastici. Per quanto concerne gli altri edifici di competenza comunale, l'indicazione delle priorità è limitata al gruppo di edifici rilevati, ma potrà essere estesa e modificata una volta completata la schedatura degli edifici comunali, attualmente provvisoria.

L'esito dell'analisi sopra descritta conduce all'individuazione dei seguenti interventi prioritari:

- Scuola dell'infanzia Sacro Cuore, Via Madonna della Salute 5: realizzazione di rampa di accesso all'immobile.
- Scuola Elementare Giovanni XXIII, Via Carli 1: adeguamento del percorso di accesso all'immobile; realizzazione di servizio igienico accessibile.

Le priorità indicate nel presente documento possono essere modificate nel corso del periodo di validità dello strumento, sulla base di sopravvenute esigenze legate a lavori urgenti, interventi sovraordinati, aggiornamenti normativi, eventuale altro.

5.2 Coordinamento degli interventi di manutenzione programmata e straordinaria

E' di fondamentale importanza, al fine di rendere immediatamente operativi i contenuti del presente PEBA, che tutti gli interventi di manutenzione programmati per il 2019-2020 e

affidenti ai vari settori coinvolti (manutenzioni, verde e arredo urbano, lavori pubblici, ecc.) e gli interventi sul patrimonio edilizio esistente in corso di progettazione, vengano adeguati alle **norme** di cui al presente PEBA.

A tale scopo è necessario che le norme di cui al fascicolo allegato "Norme di Piano" vengano rese note a tutti gli uffici competenti.

Nel caso di interventi di manutenzione stradale o di rifacimento di sottoservizi, si suggerisce di consultare la mappa interattiva delle segnalazioni allegata al presente documento, al fine di verificare la possibilità e l'opportunità di intervenire, contestualmente alle opere da eseguire, anche sull'oggetto della segnalazione. In tal modo si ottiene l'importante risultato di intervenire in un'unica soluzione, con vantaggi in termini economici e di qualità dei risultati ottenuti, in una logica di efficacia e razionalizzazione dell'azione amministrativa.

5.3 Proposta di cronoprogramma

Sulla base dei criteri di priorità descritti e graficamente rappresentati (EG-7 e EG-8), viene sviluppata un'ipotesi di organizzazione temporale degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche successivi all'approvazione del PEBA. La valutazione di massima si basa sulla stima di stanziamento annuale per opere di eliminazione di barriere architettoniche, correlata alle probabili entrate provenienti dagli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, così come previsto dalla normativa vigente. La valutazione del costo degli interventi annuali deriva dalle analisi economiche descritte al capitolo 3, tenuto conto che per ogni tipologia di strada vengono realizzati in prima battuta gli interventi di priorità 1-2-3 (accessibilità scarsa rispettivamente su strade di elevata-media-bassa rilevanza, rappresentati in rosso nelle tavole di progetto) e tutti gli interventi ad essi correlati.

La proposta di cronoprogramma prevede la realizzazione di tutti gli interventi proposti nell'arco temporale decennale di validità del PEBA.

L'elenco, consultabile in allegato, potrà variare in funzione di sopravvenute necessità o emergenze ed è da considerarsi orientativo e non vincolante.

5.4 Verifica di coerenza

Il PEBA risulta coerente con la strumentazione urbanistica vigente, con il Nuovo codice della strada, con gli altri strumenti adottati o approvati dal Comune di Padova in tema di mobilità, in particolare con il Masterplan per la mobilità ciclabile (Bicipolitana). Nei casi in cui altri strumenti normativi e pianificatori, attualmente in corso di validità o approvati successivamente al presente PEBA, prevedano norme e misure più o meno restrittive rispetto a quanto previsto nel presente strumento, si fa riferimento alle norme più restrittive.

6. CONCLUSIONI

Il presente PEBA, oltre a proporre una serie di interventi progettuali sugli spazi urbani, mira a fornire un cambio di prospettiva nella progettazione, gestione ed esecuzione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e, più in generale, di tutti gli interventi sugli spazi pubblici. Le considerazioni conclusive di seguito esposte potranno fungere da linee guida per la valutazione ex post dello strumento pianificatorio e dell'efficacia del suo apparato normativo.

Il primo, importante obiettivo da porsi nella progettazione degli interventi è l'**inclusione**: lo spazio ideale deve essere adatto o adattabile a tutti; vanno il più possibile evitate soluzioni specificatamente dedicate a singole categorie di utenti, che sono divisive e non inclusive. (Alcuni esempi concreti: l'ascensore è un intervento utile a tutti gli utenti, mentre il servoscala è destinato esclusivamente ad alcune categorie di persone e accentua, invece di ridurre, la separazione tra utenti. Il pulsante di chiamata per ottemperare al requisito di accessibilità condizionata è una misura che ostacola l'autonomia e accentua il disagio, mentre la rampa di accesso in sostituzione degli scalini è una misura inclusiva e molto adatta a varie tipologie di utenti).

La logica sottesa agli interventi dovrà essere di **co-progettazione e multidisciplinarietà**: se l'obiettivo primario è rendere la città più vivibile per tutti, ogni misura intrapresa dovrà tenere conto non soltanto delle norme e delle esigenze legate all'obiettivo specifico dell'intervento, ma dovrà avere uno sguardo aperto ai molti aspetti influenzati dall'intervento stesso. Ad esempio, la salvaguardia delle alberature esistenti non può prescindere da un ragionamento sulla continuità dei percorsi accessibili, così come l'esigenza di accessibilità non può non tenere conto degli importanti obiettivi di forestazione urbana, di sicurezza della circolazione, di ciclabilità, ecc..

Un esito fondamentale del PEBA è avviare una serie di azioni a costo nullo o molto limitato, legate a una corretta **gestione, informazione e vigilanza sugli interventi** di manutenzione, al fine di correggere piccoli errori o disattenzioni che si trasformano in barriere. (Ad esempio, raccordi con piccoli scalini tra marciapiede e carreggiata, paleria scorrettamente posizionata, arredo urbano sui marciapiedi, ecc.: spesso l'intervento eseguito scorrettamente ha lo stesso costo dell'intervento corretto).

Un obiettivo concreto è relativo alle modalità di gestione della **segnaletica**: è necessario costruire l'abitudine a pensare alla segnaletica come **ORIZZONTALE, VERTICALE E TATTILE**: la segnaletica tattile, se differenziata cromaticamente, è utile non solo per non vedenti, ma anche per molte categorie di ipovedenti, per disabili cognitivi, per fasce deboli della popolazione (anziani, bambini) e anche per i distratti. La pavimentazione tattile deve essere sempre realizzata con contrasto cromatico, nella logica di un intervento integrato e con un maggiore spettro di utilità. Ad esempio, per i bambini che iniziano a muoversi in autonomia il segnale tattilo-plantare di colore evidente e percepito dal piede, costituisce un messaggio molto più facilmente visibile e interpretabile rispetto alla segnaletica verticale posta a oltre 2 metri di altezza.

Infine è auspicabile prevedere **modalità partecipate di progettazione e attuazione** degli interventi. Alcune delle proposte di intervento del PEBA non derivano da valutazioni asettiche degli spazi, ma dalle proposte avanzate dai partecipanti alle mappature o agli

incontri, e corrispondono a esigenze specifiche degli utenti, a considerazioni sulle modalità di utilizzo degli spazi, sulle abitudini e sui comportamenti – positivi e negativi - di pedoni, ciclisti e veicoli. La modalità partecipata, pertanto, da un lato rende più complessa e articolata la valutazione dei luoghi, dall'altro è più efficace perché permette di rispondere in modo più accurato ai bisogni della popolazione, soprattutto della parte più debole.

Il PEBA suggerisce una serie di **attività e proposte** per la fase successiva all'adozione del piano, con l'intento di rendere lo strumento efficace, condiviso, educativo e implementabile:

- svolgimento di **incontri informativi ed esperienziali** aperti alla cittadinanza.
- eventi di **sensibilizzazione** della popolazione in materia di **ostacoli mobili** (biciclette, automobili, bidoncini, siepi, ecc.)
- produzione e **divulgazione di materiali di informazione**, in particolare sui temi più caldi (ad esempio sulle modalità di utilizzo dei percorsi ciclopedonali esistenti).
- Organizzazione di **incontri informativi per esercenti** di locali aperti al pubblico. Campagna informativa e propositiva per migliorare l'accessibilità dei locali aperti al pubblico, anche mediante soluzioni mobili (rampe, ausili, ecc.).
- Approfondimenti relativi agli **spazi privati aperti al pubblico**, destinati in particolare agli enti gestori degli edifici di edilizia residenziale pubblica, degli amministratori di condominio, ecc..
- Approfondimenti in materia di **appalti** (progettisti, imprese appaltatrici, responsabili di procedimento) per il rispetto delle norme in materia di barriere architettoniche nelle fasi di progettazione, esecuzione e verifica dei lavori, anche alla luce delle più recenti sentenze e linee guida.
- Eventi di **formazione per esecutori** degli interventi.
- Prolungamento ed estensione del **censimento dei parcheggi riservati** a persone con disabilità, con estensione al **monitoraggio dei contrassegni** e alla produzione di mappe cartacee e digitali da rendere pubbliche e facilmente disponibili anche ai non residenti.
- Mappatura dei parcheggi rosa.
- Completamento della mappatura degli edifici pubblici e dei servizi ad uso pubblico, di competenza comunale e non, per avere un'indicazione globale sullo stato dell'accessibilità dei servizi sull'intero territorio comunale.
- Affissione di cartellonistica a titolo di **vademecum**, da posizionare negli uffici dei servizi comunali operanti su edifici e spazi urbani.
- **Piano di comunicazione** tra Settori, Servizi ed enti coinvolti nelle opere su spazi urbani.
- Avvio di un'attività di confronto con **Poste Italiane**, al fine di trovare soluzioni integrate per l'accessibilità degli sportelli presenti sul territorio comunale.
- Monitoraggio ed implementazione di **servizi personalizzati** mirati a persone con disabilità.

Allegati alla relazione

Schede accessibilità edifici

- schedatura edifici scolastici
- schedatura edifici civici

Elaborati progettuali

- Schemi grafici di riferimento

Cronoprogramma

- Proposta di programmazione degli interventi

Materiali partecipazione

- documento prodotto dal tavolo delle Alleanze per la famiglia
- rilievo elaborato nell'ambito del progetto "Padova per tutti"
- locandina "pebathon"
- spoglio questionari

Allegati in formato digitale

- schede di rilievo degli edifici compilate dal servizio edilizia pubblica
- questionari raccolti

Schede accessibilità edifici:

- Schedatura edifici scolastici
- Schedatura edifici civici

ACCESSIBILITA' DEGLI EDIFICI DI COMPETENZA COMUNALE – SCHEDATURA
EDIFICI SCOLASTICI (rilievo e compilazione schede a cura del servizio Edilizia Pubblica)

N.	NOME	INDIRIZZO	PARK	ACCESSO	WC	SPAZI RELAZIONE	COLLEG. PERCORSI	SEGNALETICA SENSORIALE	vincoli	interventi in corso	interventi programm ati	valutazione complessiva
1	Nido Arcobaleno	Via Sonnino 8/a	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
2	Nido Balena Blu	Via ponte Ognissanti 1	s	s	n	s	l	n	n	n	n	l
3	Nido Bertacchi	via Bertacchi 19	n	s	n	s	n	n	n	n	n	l
4	Nido Bruco	via dell'Orna 13	s	s	n	n	s	n	n	n	n	l
5	Nido Coccinella, Materna La Giraffa	via Bonetti 9/11	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
6	Nido Colibri Materna Peter Pan	via Montanari 57/59	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
7	Nido e materna integrata Girasole	Via Cantele 12	n	s	n	s	l	n	n	n	n	l
8	Nido e materna integrata Girotondo	Via Melli 11	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
8 bis	Nido Lubich Chiara	Via Edrone 18	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
9	Nido e materna integrata Mago di Oz	Via Duprè 10, Da Ponte 1	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
10	Nido Piccolo Principe	Via Basilicata 1	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
11	Nido Sacra Famiglia	Via Urbino 1	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
12	Nido Scarabocchio	Via Vecchia 1/B	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
12 bis	Nido Lele Ramin	Via Rovigo 39	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
13	Nido Scricciolo	Via Bajardi 3	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
14	Nido Trenino	Via J. Da Montagnana 95	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
15	Nido Trottola	Via Divisione Folgore 8	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
18	Materna Cremonese	Via Giolitti 53	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
18 bis	Materna Gui Luigi	Via Buzzaccarini 67	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
20	Materna Munari	Via J. Della Quercia 24	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
21	Materna Rossi	Via Monte Frassenelle 1	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
22	Materna San Lorenzo Da Brindisi	Via Beethoven 7	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
23	Materna Sant'Osvaldo	Via Sant'Osvaldo 1	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
24	Materna Wollemporg	Via Salboro 1	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
25	Materna Vittorino Da Feltre	Via Galilei 32	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
26	Materna Fornasari	Via Gradenigo 10	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
27	Materna Boranga	Via Benedetti 14	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
28	Materna Mirò	Via Bramante	s	s	n	s	l	n	n	n	n	l
29	Materna Quadrifoglio	Via Bach 2	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
30	Materna Bertacchi	via Bertacchi 1	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
31	Materna Aquilone	Via Dell'Orna 3	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
32	Materna Collodi	Via narni 11	s	s	n	s	s	n	n	n	n	b
33	Materna Maria Immacolata	Via Altichiero 53	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
34	Materna Sacro Cuore	Via madonna della Salute 5	n	n	n	s	l	n	n	n	n	s
35	Materna Sacro Cuore	Via Piva 9	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
36	Materna San Pio X	Via Maroncelli 6	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
37	Materna Stella mattutina	Piazzale S.M. Arcangelo 2	n	s	n	s	s	n	n	n	n	b
38	Media Petrarca	Via Concariola 9	n	s	s	s	s	n	s	n	n	b
39	Media Giotto	Via del Carmine 1	n	s	s	s	n	n	s	n	n	l
40	Elementare De Amicis	Via Citolo da Perugia 2	n	s	s	s	s	n	s	n	n	b
41	Elementare reggia Carraresi	Via Arco Vallaresso 7	s	s	s	s	s	n	s	n	n	b
42	Elementare Cesarotti Arria	Via Wiel 17	s	l	s	s	l	n	s	n	n	l
43	Elementare Ardigò	Via Agnusdei 17	s	s	s	s	l	n	s	s	s	l
44	Elementare Luzzato Dina	Via Gradenigo 1	n	s	s	s	n	n	s	n	n	l
45	Media pascoli	Via Galilei 36	n	s	s	s	s	n	s	n	n	b

legenda**Requisiti**

s	requisito rispettato
l	requisito limitatamente rispettato
n	requisito non rispettato

Valutazione complessiva

o	accessibilità ottima
b	accessibilità buona
l	accessibilità limitata
s	accessibilità scarsa

Sheet1

46	Media Mameli	Via Agnusdei 19	s	s	s	s	l	n	s	s	s	
47	Media Briosco	Via Lippi 11	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
48	Elementare Leopardi	Via Crivelli 4	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
49	Elementare Leopardi	Via Zize 8	s	s	n	s	l	n	n	n	n	
50	Elementare Muratori	Via Bernardi 31	s	s	l	s	l	n	n	n	n	
51	Elementare Rosmini	Via J. Da Montagnana 91	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
52	Salvo D'Acquisto	Via Bach 2	l	s	s	s	l	n	n	n	n	
53	Zanella	Viale Arcella 22	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
54	Media Donatello	Via Pierobon 19/b	n	s	s	s	s	n	n	n	n	b
55	Media Copernico	Via Cortivo 25	n	s	s	s	s	n	n	n	n	b
56	Elementare Mantegna nuovo	Via Zanchi 28	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
57	Elementare Mantegna Vecchio	Via Zanchi 30	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
58	Elementare Deledda	Via Cortivo 19	n	s	l	s	l	n	n	n	n	
59	Elementare Morante	Via Bonetto 1	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
60	Elementare Rodari	Via Mortise 123	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
61	Elementare Tommaseo	Via Fiorazzo 1/a	s	s	s	s	l	n	s	n	n	
62a	Elementare Davila	Via Calabresi 5	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
62b	Media Aldo Moro	Via Calabresi 5	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
63	Media Cellini	Via Bajardi 24	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
64	Media Carazzolo	Via Fiorazzo 1	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
65	Elementare San Camillo	Via Sanudo 2	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
66	Elementare Ferrari	Via Granze 15	n	s	s	s	l	n	s	n	n	
67	Elementare Forcellini	Via Filiasi 3	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
68	Elementare Giovanni XXIII	Via Carli 1	n	n	n	s	n	n	n	n	n	s
69	Media Pacinotti	Via Colonnello De Cristoforis 2	l	s	s	s	s	n	n	n	n	b
70	Media Falconetto	Via Dorighello 16	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
71	Media Levi Civita	Via Basilicata 6	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
72	Elementare Alessandro Volta	Via Sant'Osvaldo 1	s	s	s	s	s	n	s	s	n	b
73	Elementare Manin	Via Tre Garofani 50	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
74	Elementare Santa Rita	Via Marchesini 4	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
75	Media Todesco	Via Leopardi 16	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
76	Elementare Ricci Curbastro	Via Tassoni 17	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
77	Elementare Cornaro	Via Dell'Orna 15	n	s	s	s	s	n	n	n	n	b
78	Elementare Oriani	Via delle Scuole 1	s	s	s	s	s	n	s	s	n	b
79	Marsilio da Padova	Via Dell'Orna 21	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
80	Media Stefanini succursale Salboro	Via Salboro	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
81	Media Stefanini Voltabarozzo	Via Vecchia 1	s	s	n	s	l	n	s	n	n	
82	Elementare Nievo	Via Vecchia 1	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
84	Elementare Luzzatti	Via Salboro 2/a	n	s	s	s	l	n	s	n	n	
85	Elementare Quattro Martiri	Via Del Commissario 30	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
86	Media Vivaldi	Via Chieti 3	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
87	Media Vivaldi succursale	Via Moro 6	n	s	n	s	l	n	s	s	n	
88	Elementare Randi	Via Piave 23	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
89	Elementare Valeri	Via monte Santo 24	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
90	Elementare Zanibon	Via Siracusa 12	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
91	Elementare Don Bosco	Via Bressanone 23	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
92	Elementare Della Vittoria	Via Armistizio 298	n	s	s	s	l	n	s	n	n	
93	Elementare Prati	Via Decorati al Valor Civile 154	n	s	s	s	l	n	s	n	n	
94	Media Ruzante	Via Adria 6	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b

Sheet1

95 Media Tartini	Via Vicentini 21	n	s	s	s	n	n	n	n	n	
96 Media Boito	Via SS. Fabiano Sebastiano 38	l	s	s	s	l	n	n	n	n	
97 Elementare Arcobaleno	Via SS. Fabiano Sebastiano	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
98 Elementare Lombardo Radice	Via Ciamician 3	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
99 Elementare Fogazzaro	Via Chiesanuova 136	n	s	s	s	l	n	s	n	n	
100 Elementare Gozzi	Via Montanari 55	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
101 Media Galilei	Via Della Biscia 206	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
102 Media Don Minzoni	Via Altichiero 41	n	s	s	s	s	n	n	n	n	b
103 Elementare Lambruschini	Via Montà 58	s	s	s	s	l	n	n	n	n	
104A Elementare Montegrappa Vecchia	Via Montà 186	n	s	s	s	s	n	n	n	n	b
104B Elementare Montegrappa Nuova	Via Della Biscia 206	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
105 Elementare Mazzini	Via Leogra 6	n	s	s	s	l	n	n	n	n	
106 Elementare Petrarca	Via Sacro Cuore 40	n	s	n	s	l	n	n	n	n	

ACCESSIBILITA' DEGLI EDIFICI DI COMPETENZA COMUNALE – SCHEDATURA

EDIFICI CIVICI (rilievo e compilazione schede a cura del servizio Edilizia Pubblica)

N.	NOME	INDIRIZZO	PARK	ACCESSO	WC	SPAZI RELAZIONE	COLLEG. PERCORSI	SEGNALETICA SENSORIALE	vincoli	interventi in corso	interventi programmati	valutazione complessiva
1	Sede uffici comunali	Via Tommaseo 60	s	s	n	s	s	n	n	n	n	s
2	Ex Ceat-settori vari	Via Sarpi 2	n	s	l	s	s	n	n	n	n	l
3	Palazzo di Giustizia	Via Tommaseo 55	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
4	Protezione Civile	Via Tassinari	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
5	Uffici Comunali P.zzo Capitaniato	Piazza Capitaniato	s	s	n	s	l	n	n	n	n	s
6	Uffici Questura – Palazzo Wollemborg	Riviera Ruzzante 15	n	n	n	n	n	n	s	n	n	s
7	sede quartiere – anagrafe-cst	Via Piovese 74	l	s	s	s	s	n	n	n	n	b
8	Ex sede cdq 4	Via Guasti	n	s	s	s	l	n	n	n	n	b
9	Sede ULSS 16	Via Piovese 74	l	s	s	s	s	n	n	n	n	b
10	Villa Marta sede servizi sociali	Via Del Carmine 5	s	s	n	s	l	n	s	n	n	s
11	Settore edifici scolastici	Via Raggio di Sole	l	n	n	s	l	n	s	n	n	s
12	Loggia amulea	Prato della Valle	s	s	s	s	l	n	s	n	n	l
13	Sede cdq2-anagrafe-cst-mediateca	Via Curzola 3	s	s	l	s	s	n	n	n	n	b
14	Settore servizi sportivi	Via Nereo Rocco	s	s	n	s	s	n	n	n	n	s
15	Posto di polizia municipale	Via Avanzo-Liberi	s	s	n	s	s	n	n	n	n	s
16	Centro civico La Corte	Via Bajardi 251	n	l	n	s	l	n	n	n	n	s
17	Centro Civico Torre	Via Madonna del Rosario	n	l	l	s	l	n	n	n	n	l
18	Centro Civico	Via Astichello	l	s	l	s	l	n	n	n	n	l
19	Centro Civico il Borgo	Via Chioggia 2	s	s	s	s	l	n	n	n	n	b
20	Centro Civico	Via Pinelli 4-2	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
21	Centro anziani - associazioni	Via Delle Cave 15	n	s	n	s	l	n	n	n	n	s
22	Ex cdq 2 nord-associazioni	Via Pontevigodarzere 22	n	s	n	s	l	n	n	n	n	s
23	Fabbricato concessione Gocav	Via Po 263	l	l	n	s	n	n	n	n	n	s
24	Ex ANFFAS – alloggi erp	Via Altichiero 1	l	s	s	s	s	n	n	n	n	b
25	Centro Anziani e alloggio ERP	Via Piovese 64	n	s	l	s	s	n	n	n	n	b
26	Ex casa Carotta	Piazza Napoli 40	n	s	n	s	l	n	n	n	n	s
27	Ex stalle Carotta	Piazza Napoli 41	n	s	s	s	l	n	n	n	n	l
28	Ex Gabelli	Via Giolitti 2	n	s	n	s	l	n	n	n	n	s
29	Ex Fornaci Ponterotto	P.zza Donatori di sangue 10	l	s	l	s	l	n	n	n	n	l
30	Sede Associazioni Ex Dazio	Corso Garibaldi 41	n	l	n	s	n	n	n	n	n	s
31	Uffici Anagrafe-associazioni	Via Vivarini 8	n	s	n	s	n	n	n	n	n	s
32	Biblioteca	Via San Marco 300	n	s	s	s	s	n	n	n	n	b
33	Centro Civico	Via Beffagna	n	s	n	s	s	n	n	n	n	s
34	Servizi sociali-terza età	Via Giotto 34	n	l	n	s	l	n	n	n	n	s
35	Ex scuola Leonardo da Vinci	Via dei Colli 108	n	s	n	s	l	n	n	n	n	s
36	centro Cottura	Corso Stati Uniti 18	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
37	Sede Settore Provveditorato	Via Sarpi 5	l	s	n	s	s	n	n	n	n	s
38	Ex Collodi	Via Montà	n	s	s	s	s	n	n	n	n	b
39	Sede scout	Via Ognissanti 99	n	l	l	s	l	n	n	n	n	l
40	Biblioteca – sede p.l.	Via dell'Orna	n	s	n	s	s	n	n	n	n	s
41	Sala Polivalente	Via D. Valeri	n	s	l	s	s	n	n	n	n	l
42	Sede associazione Malattie rare	Via Chiesanuova 228	l	s	n	s	s	n	n	n	n	s
43	Ex sede scout	Via C. Moro	s	l	n	s	n	n	n	n	n	s
44	Ufficio postale	Via Vigonovese 241	s	s	s	s	s	n	n	n	n	b
45	Bastione I Moro-Mamma Romana	Via C. Da Perugia	n	n	n	s	n	n	n	n	n	s
46	Museo Civico Eremitani	Via Eremitani	s	l	s	s	s	n	s	n	n	b
47	Fornace Carotta	Via Siracusa ang. Piazza Napoli	s	l	s	s	l	n	s	n	n	b
48	Oratorio San Rocco	Via Santa Lucia	s	l	n	s	s	n	s	n	s	s

LEGENDA

Requisiti

s	requisito rispettato
l	requisito limitatamente rispettato
n	requisito non rispettato

Valutazione complessiva

o	accessibilità ottima
b	accessibilità buona
l	accessibilità limitata
s	accessibilità scarsa

Schemi grafici di riferimento

Spazi urbani:

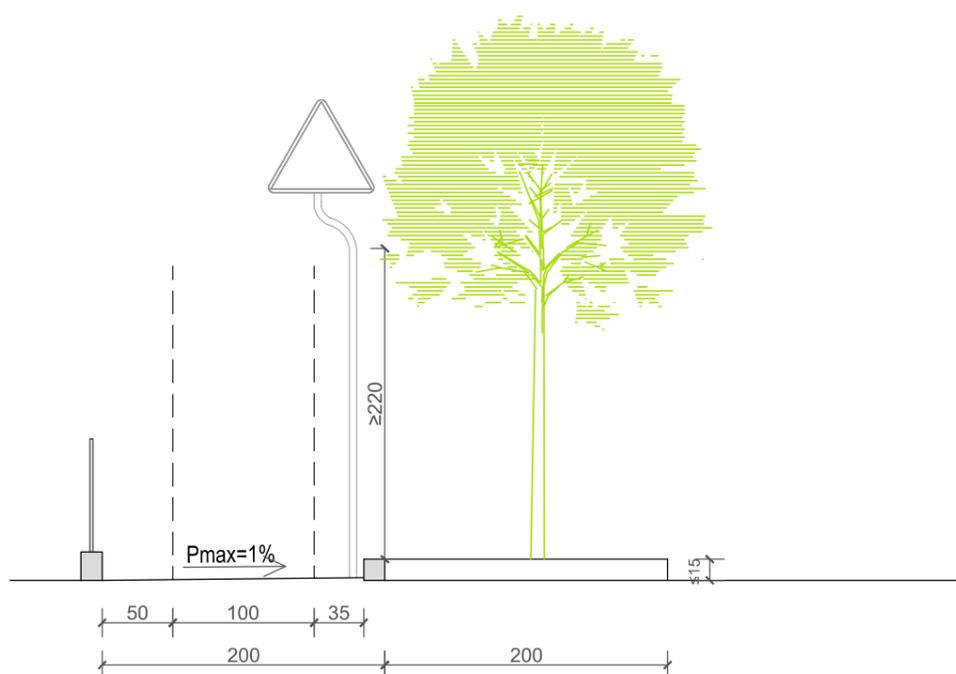
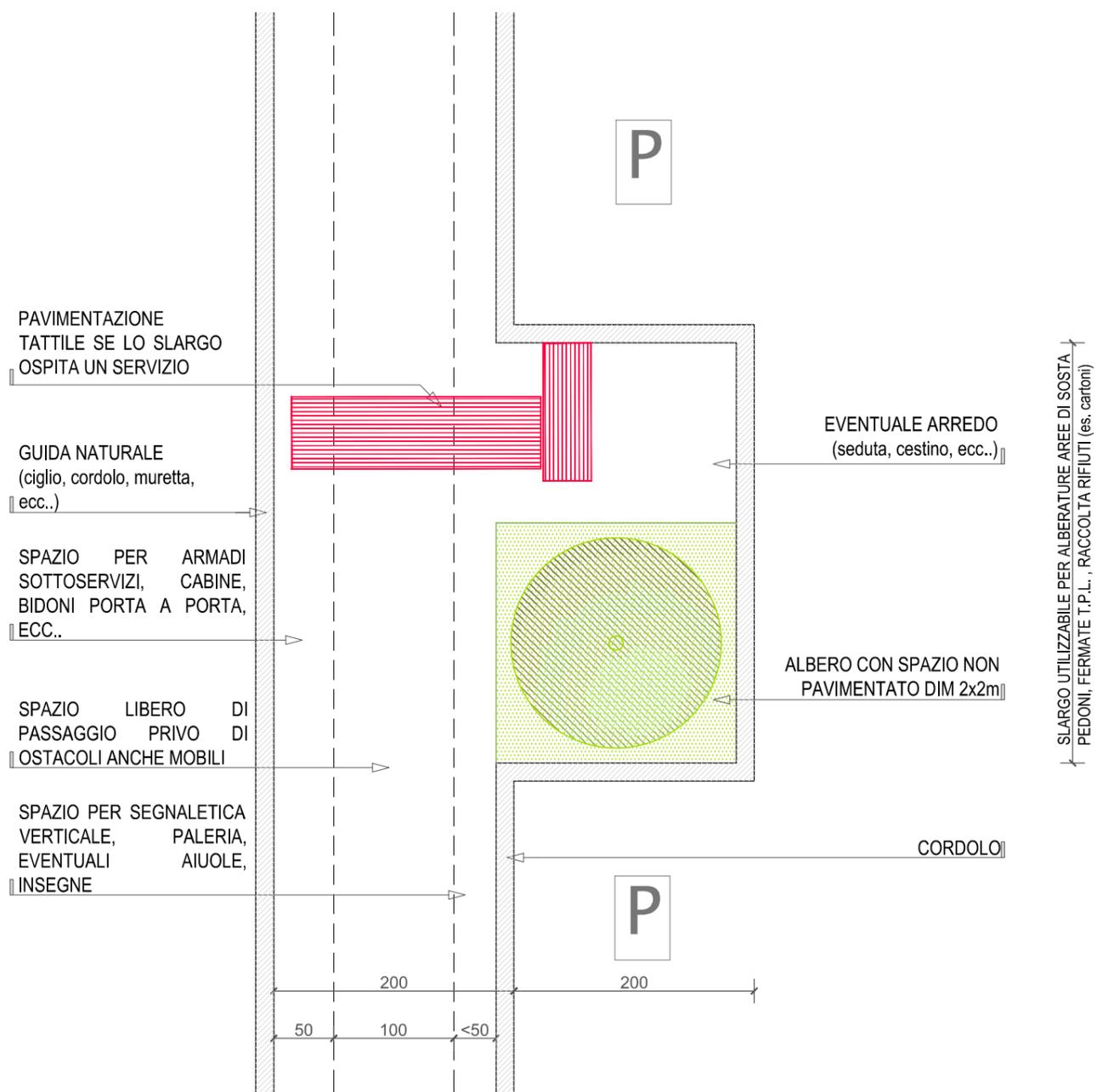
- marciapiede alberato e attrezzato
- attraversamento rialzato
- attraversamento e marciapiede a quota stradale
- esempio di marciapiede privo di guida naturale
- fermata trasporto pubblico locale semplice
- dissuasori
- parcheggi riservati
- intersezione con allargamento marciapiede (“penisola”).

Edifici:

- servizio igienico
- scala
- rampa

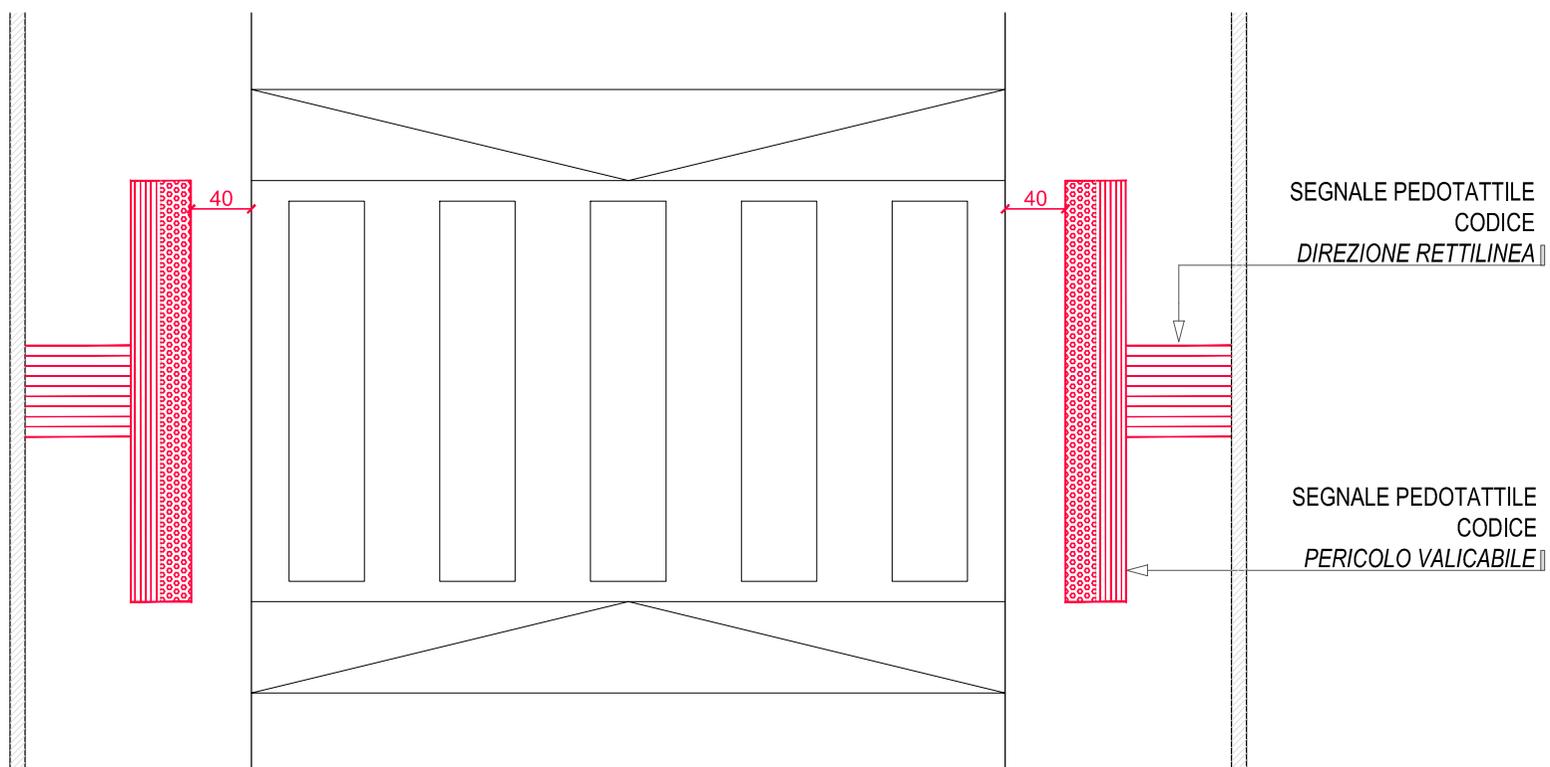
MARCIAPIEDE ALBERATO ED ATTREZZATO

Scala 1:50



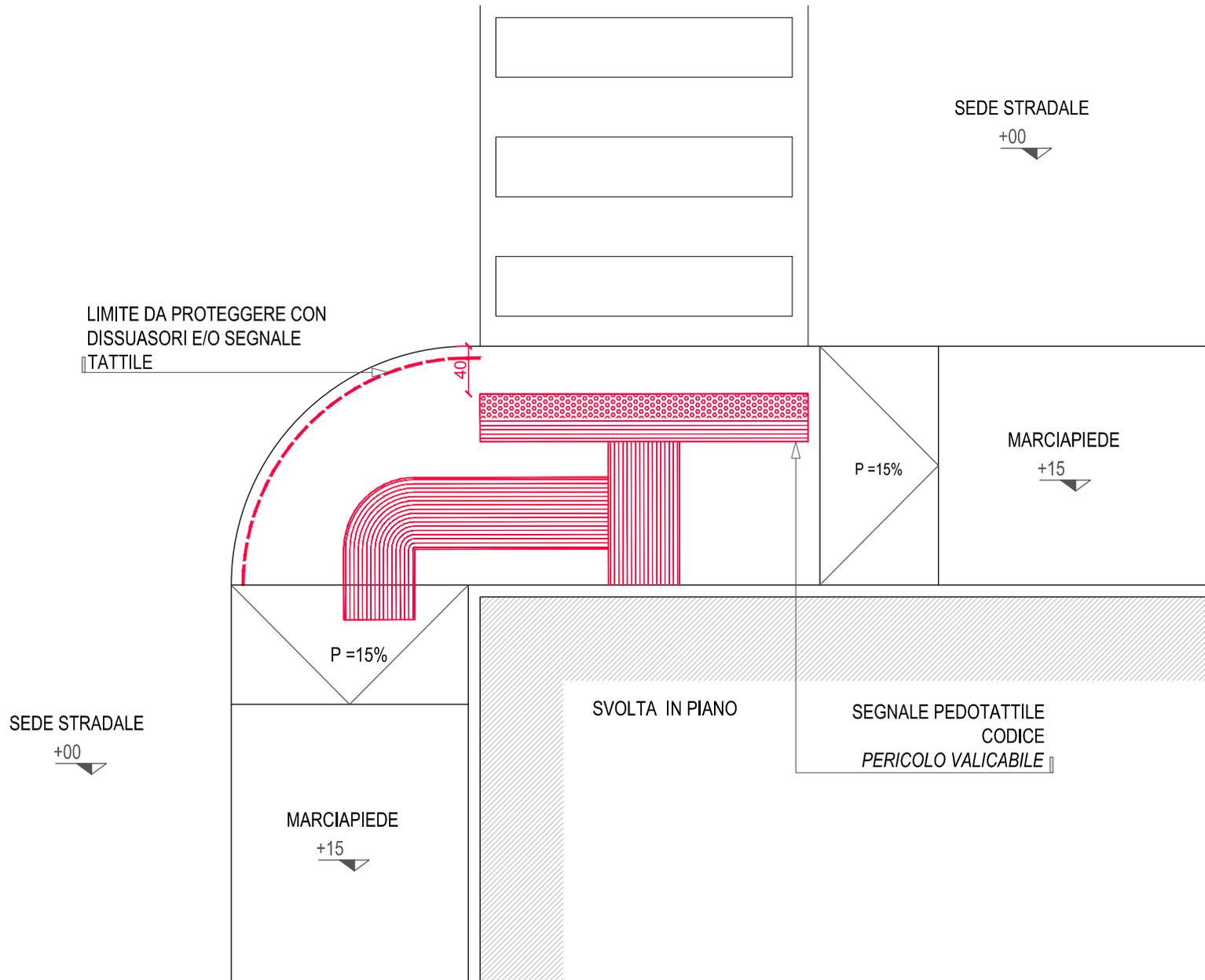
ATTRAVERSAMENTO RIALZATO

Scala 1:50



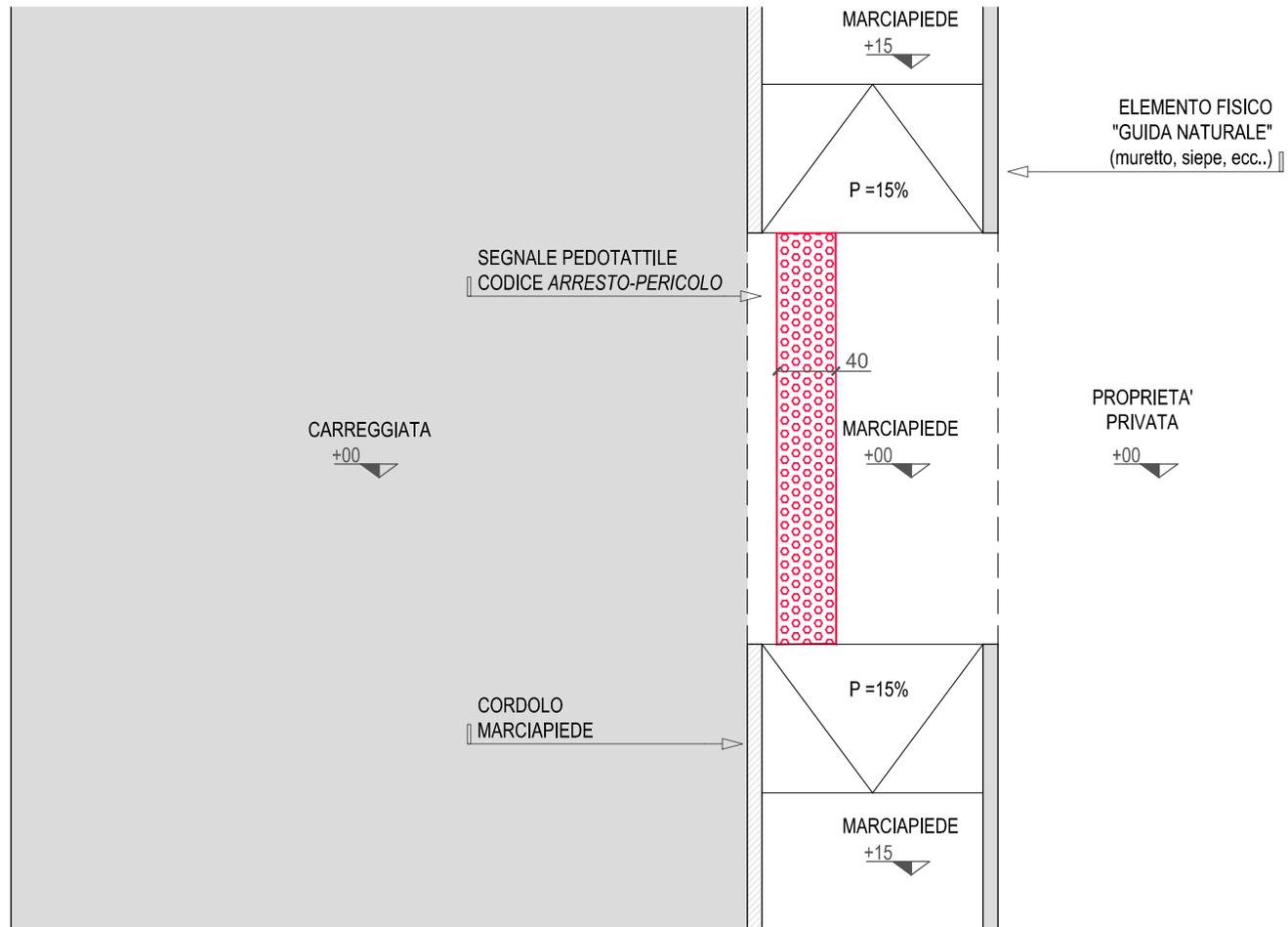
ATTRAVERSAMENTO E MARCIAPIEDE QUOTA STRADALE

Scala 1:50



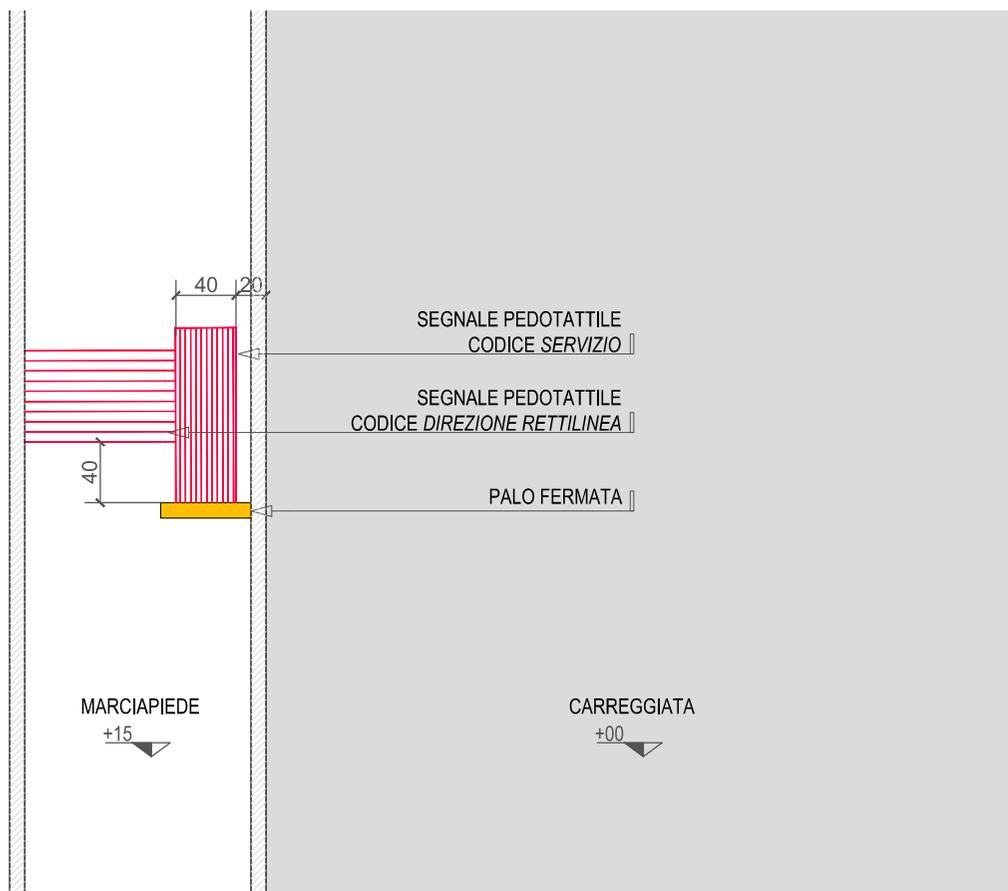
MANCANZA GUIDA NATURALE SU MARCIAPIEDE

Scala 1:50



FERMATA T.P.L. SEMPLICE

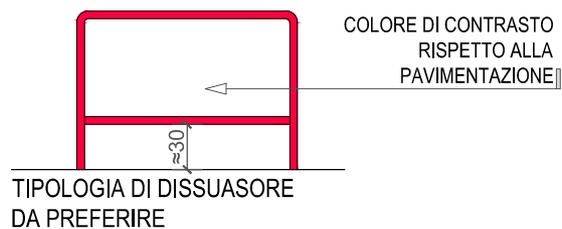
Scala 1:50



DISSUASORI

Scala 1:50

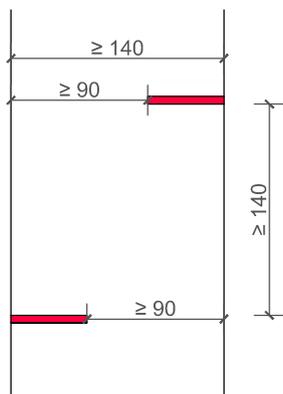
TIPOLOGIA DI DISSUASORI



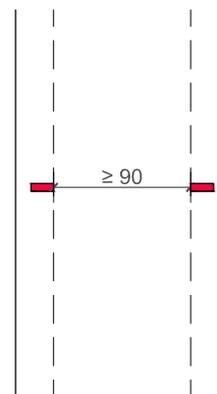
DISSUASORI

Scala 1:50

ESEMPI DI POSIZIONAMENTO DISSUASORI SOLUZIONI PREFERIBILI

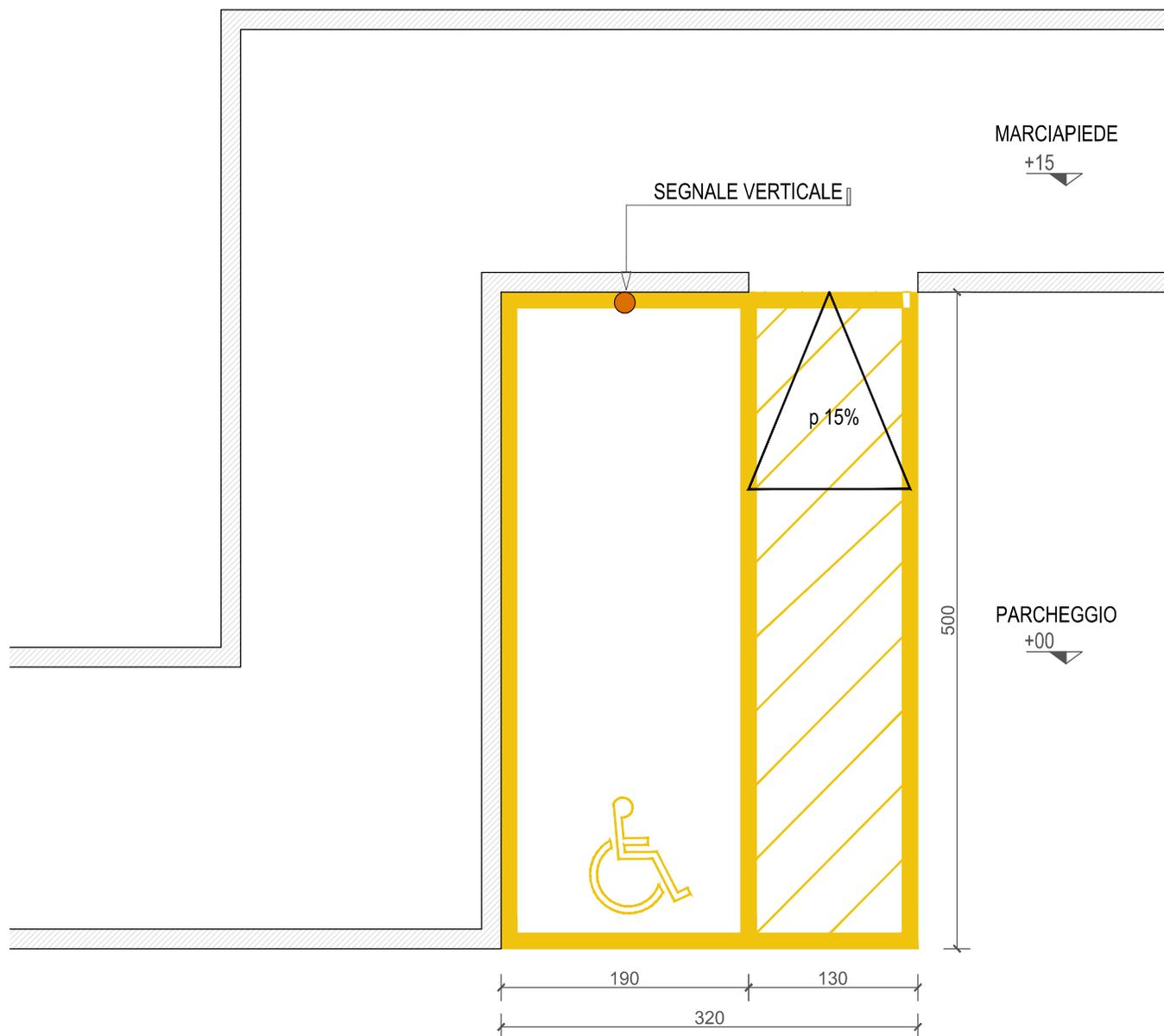


DOPPIA ROTAZIONE DI 90°



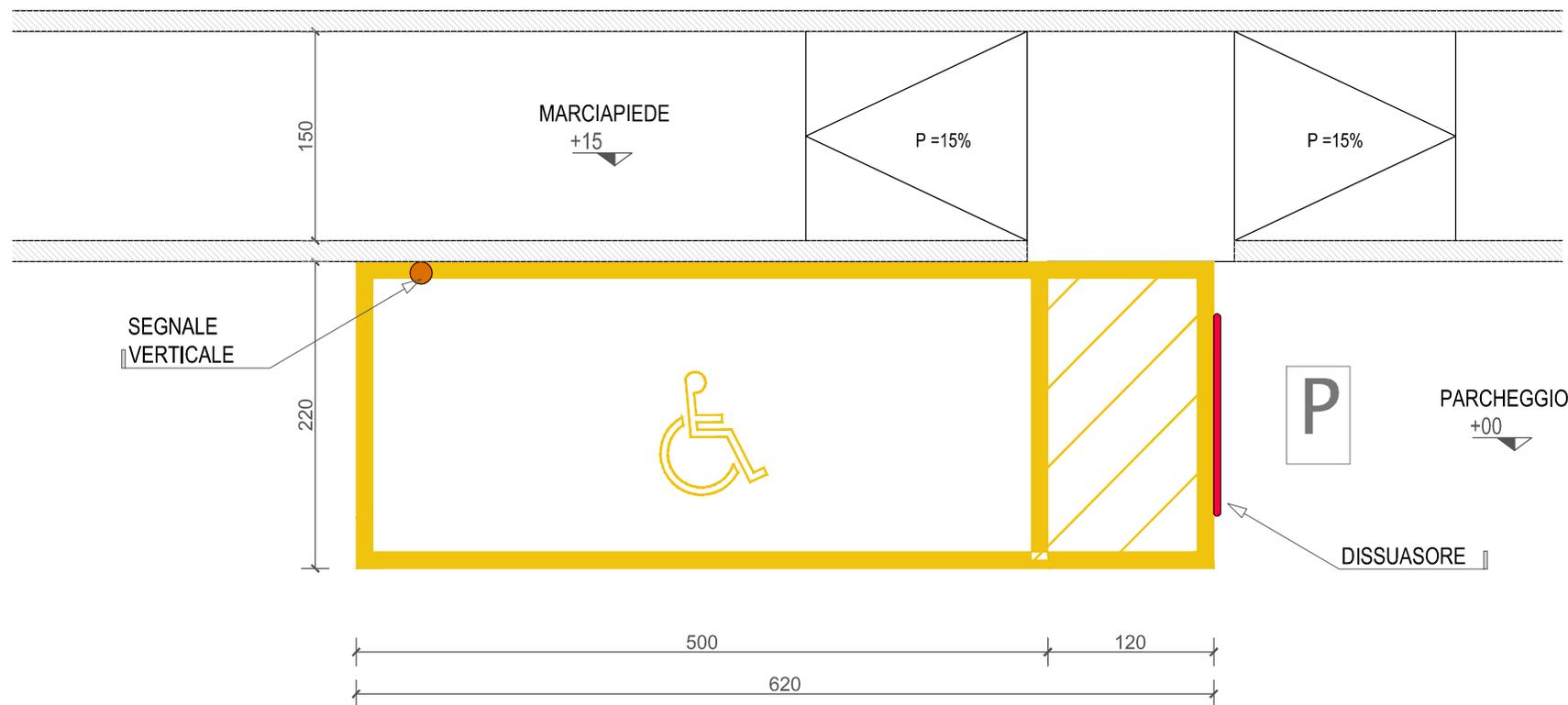
STRETTOIA DIREZIONE
RETTILINEA

PARCHEGGI RISERVATI
Parcheggi a pettine
Scala 1:50



PARCHEGGI RISERVATI
Parcheggi in linea
Scala 1:50

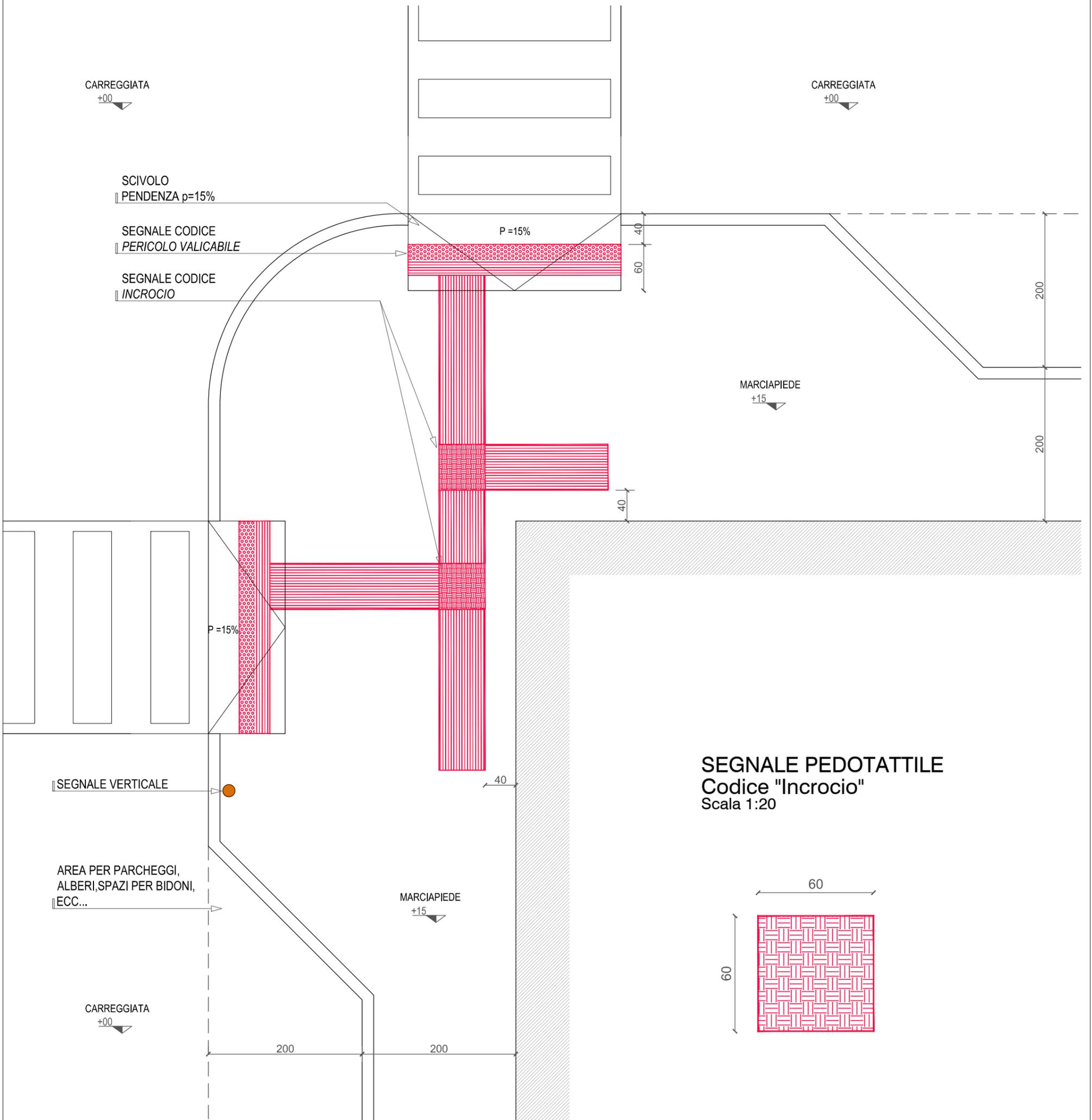
PARCHEGGI IN LINEA



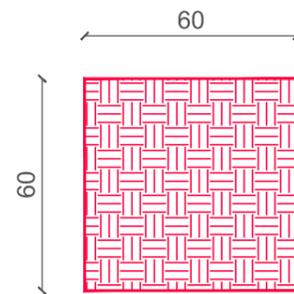
INTERSEZIONE CON ALLARGAMENTO MARCIAPIEDE

Intervento di messa in sicurezza e moderazione traffico

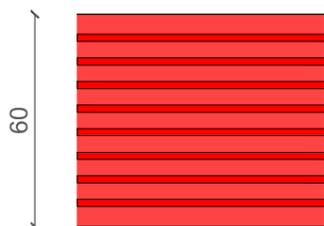
Scala 1:50



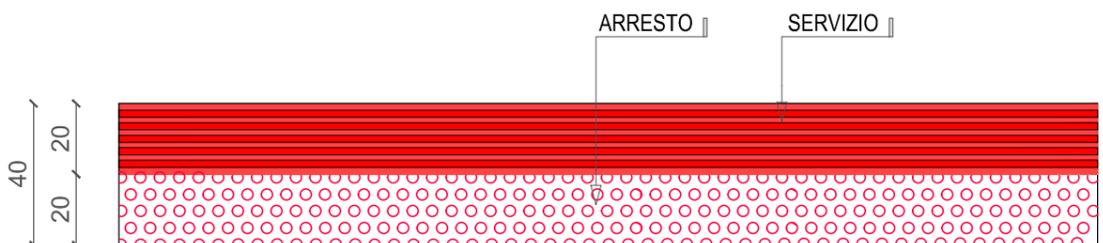
SEGNALE PEDOTATTILE
Codice "Incrocio"
Scala 1:20



SEGNALE PEDOTATTILE
Codice "Direzione rettilinea"
Scala 1:20



SEGNALE PEDOTATTILE
Codice "Pericolo valicabile"
Scala 1:20

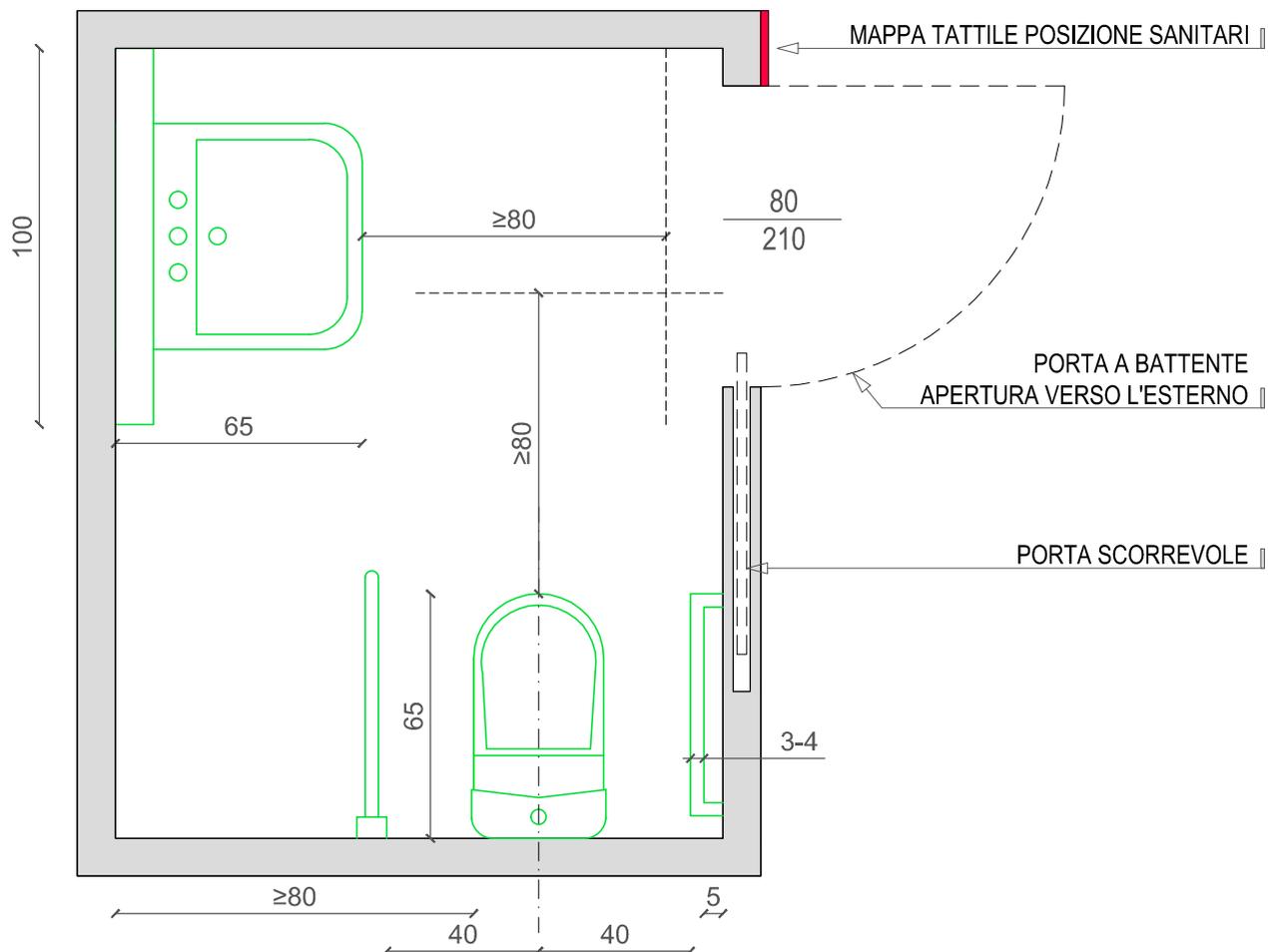


ARRESTO

SERVIZIO

SERVIZIO IGIENICO

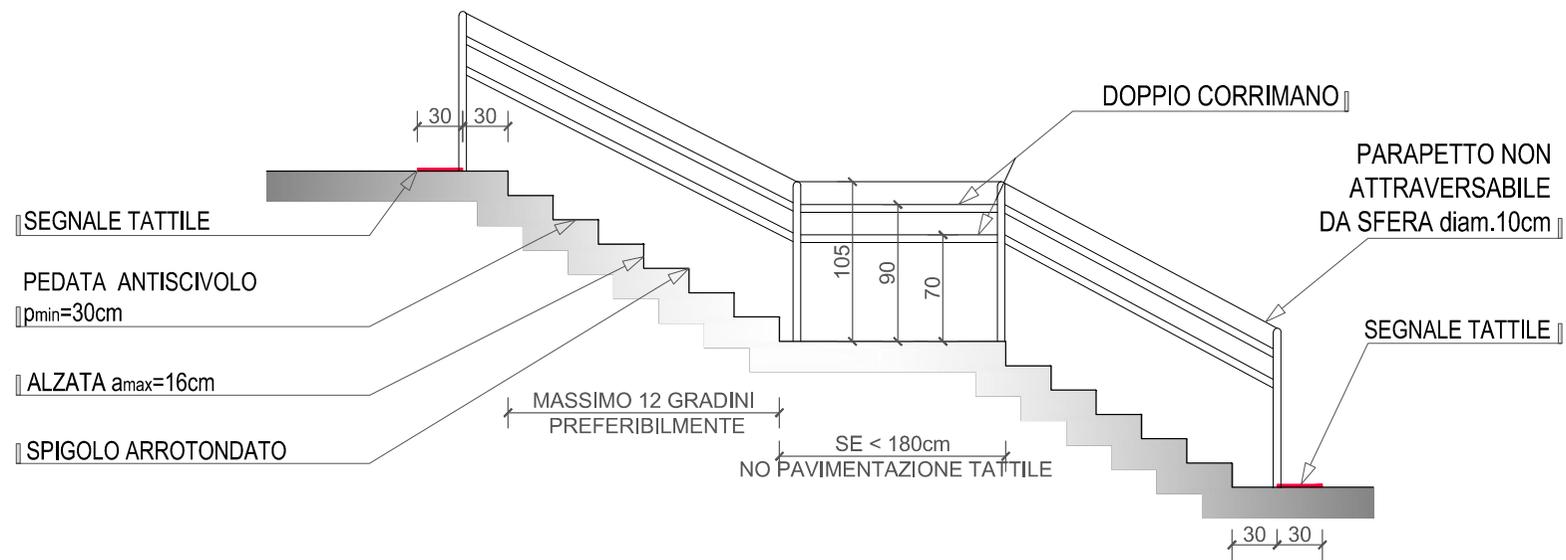
Scala 1:20



- ACCESSO DA LOCALE NON DIVISO PER GENERE
- SEGNALATORE ACUSTICO DI EMERGENZA (SE C'E' ALLARME ANTINCENDIO)
- ACCESSORI COMPLEMENTARI AD ALTEZZA TALE DA CONSENTIRNE L'USO DA PARTE DI PERSONA SU SEDIA A RUOTE
- NON NECESSARI SANITARI DI TIPO 'DEDICATO'

SCALA

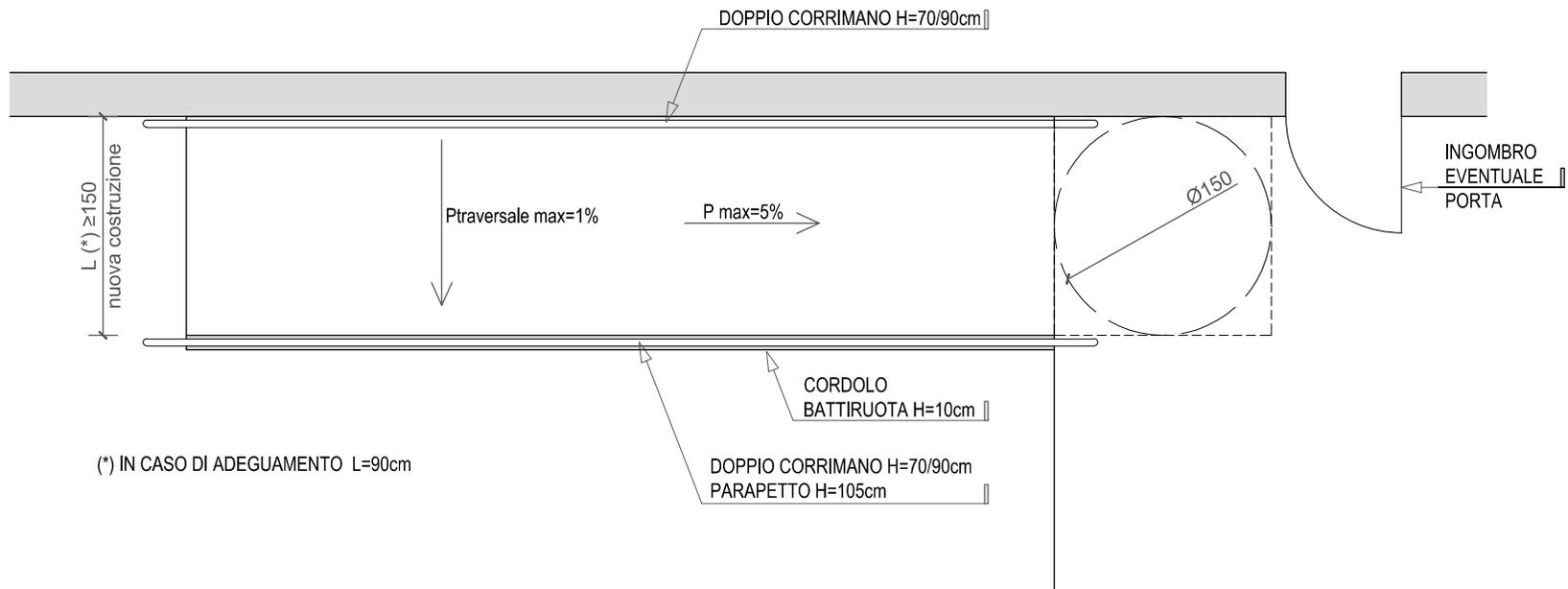
Scala 1:50



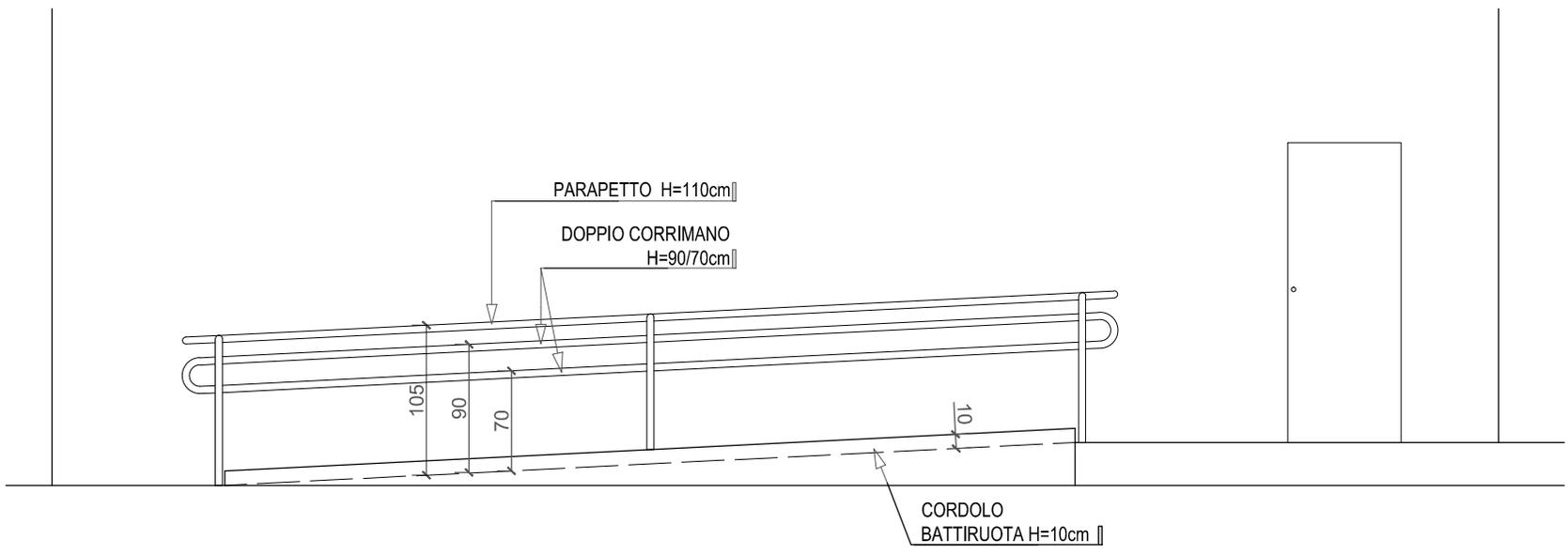
- COLORAZIONE DIVERSA FRA ALZATA a E PEDATA p

RAMPA

Scala 1:50



(*) IN CASO DI ADEGUAMENTO L=90cm





Comune di Padova

P.E.B.A

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

2020 | 2030

Cronoprogramma

PROPOSTA DI PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Anno 1

Ambito urbano

Interventi di priorità 1 (accessibilità nulla su strade di elevata rilevanza) con maggiore incidentalità.

Strade selezionate:

- Via Piovese, percorso 4b-4
- Via T. Aspetti-Zanchi, percorso 2
- Asse Corso Milano-Via Altinate, percorso 1-1
- Via Colli-Via Cave-Via sette Martiri percorso 6 a
- Via Vittorio Veneto-Armistizio, percorso 5a-1
- Via Guizza, percorso 4b-1

Richieste associazioni:

- Delimitazione fisica per messa in sicurezza percorsi pedonali (Via Gozzi, lato parcheggio ex Boschetti, Via Benato-capolinea tram; attraversamento Via Vicenza-Via Piave).
- Installazione di segnalatori acustici (semafori Via Trieste-Gozzi, Via Gozzi-Tommaseo, Via Goito-Ponte Sostegno-Via Isonzo, Via Cavazzana-Stoppato-Manzoni, Piazza Antenore, Riviera Ponti Romani) e riparazione semafori non funzionanti.
- Segnalazioni tattilo-plantari (Piazzale stazione-pensiline stazione bus; pista ciclabile piazzale stazione; scalini ai piedi cavalcavia Borgomagno; incrocio Via Goito-Ponte Sostegno-Via Isonzo; separazione tra percorsi ciclabile e pedonale Via Facciolati 47-71; ufficio abbonamenti Busitalia via Rismondo-fermata bus 5).

Ambito edilizio

Edifici scolastici con accessibilità scarsa (percorso di accesso inadeguato):

- Scuola dell'infanzia Sacro Cuore, Via Madonna della Salute 5: realizzazione di rampa di accesso all'immobile.
- Scuola Elementare Giovanni XXIII, Via Carli 1: adeguamento del percorso di accesso all'immobile; realizzazione di servizio igienico accessibile.

(Nota: l'intervento proposto al punto 1 di Via dei Colli non viene integralmente compreso nella valutazione economica in quanto si tratta di un intervento progettuale complesso da valutare e finanziare con risorse esterne all'ambito di eliminazione barriere architettoniche).

Anno 2

Ambito urbano

Interventi di priorità 1 (accessibilità nulla su strade di elevata rilevanza) non realizzati il primo anno.

Strade selezionate:

- Via Romana Aponense, percorso 5a-2
- Via Sacro Cuore-Altichiero, percorso 6b-3
- Via D'Acquapendente, percorso 4a-1
- Via Vigonovese, percorso 3b-2
- Via Forcellini-Via Boccaccio, percorso 3b-1
- Via Bembo, percorso 4b-3

Ambito edilizio

Edifici civici con accessibilità scarsa e mancanza di percorso di accesso:

- Settore edifici scolastici, Via Raggio di Sole: percorso di accesso, bagno accessibile, sistemazione spazi di relazione e segnaletica.
- Uffici comunali Via Tommaseo 60: adeguamento e realizzazione bagni accessibili
- Bastione Moro-Mamma Romana, via Citolo da Perugia: percorso di accesso, bagno accessibile, sistemazione collegamenti.

(L'attuale sede della Questura in Riviera Ruzzante non viene inserita nella proposta di programmazione in quanto il servizio è oggetto di possibile trasferimento)

Anno 3

Ambito urbano

Interventi di priorità 2 (accessibilità scarsa su strade di media rilevanza)

Strade selezionate:

- Asse Via Dante-Barbarigo (con particolare attenzione al tratto nord ad alta incidentalità), percorso 1-2
- Via Montà, percorso 6b-1
- Via Palestro-Via Piave, percorso 5b-2
- Via Sette Martiri, percorso 6a-1
- Via Crescini, percorso 4a-2
- Via Siracusa-Torino, Piazza Napoli, Via Aosta, percorso 5b-1
- Via Nazareth, percorso 3b-1
- Via Belludi-Businello, percorso 1-1
- Via Marghera-Sanmicheli-Piazzale S. Croce, percorso 4a-3
- Via Giolitti, percorso 3a-2
- Via Tre Garofani-Lazara, percorso 4a-1
- Via Salboro, percorso 4b-3

Ambito edilizio

Edifici scolastici con accessibilità limitata e bagno accessibile assente o inadeguato:

- Primaria Leopardi
- Secondaria Stefanini
- Secondaria Vivaldi succursale
- Primaria Petrarca

Si propone la realizzazione degli interventi di priorità 3 nel corso del quarto anno (accessibilità scarsa su strade di bassa rilevanza). Per gli anni successivi si propone la realizzazione dei rimanenti interventi di priorità 4-5-6 (interventi su nodi con accessibilità limitata, non realizzati contestualmente agli interventi con maggiore priorità). Tali interventi potranno essere integrati o sostituiti con interventi di elevata criticità su percorsi analizzati successivamente alla redazione del presente PEBA.

Materiali partecipazione

- documento prodotto dal tavolo delle Alleanze per la famiglia
- rilievo elaborato nell'ambito del progetto "Padova per tutti"
- locandina "pebathon"
- spoglio questionari

STATUS QUO

SETTORI	MOBILITA'	BARRIERE ARCHITETTONICHE EDIFICI	BARRIERE ARCHITETTONICHE LUOGHI PUBBLICI	ALTRI PROGETTI PER DISABILI
Servizi Sociali	<p><u>Servizio di trasporto "Liberi di andare"</u> per persone con invalidità civile che hanno bisogno di essere accompagnati ai centri sanitari nel territorio dell'ex Ulss 16, il servizio si avvale della collaborazione di volontari e di ragazzi del Servizio Civile volontario (vedi Progetto Giovani).</p>			<p><u>Servizi istituzionali:</u> Servizio di Ass. Domiciliare, Pasti a domicilio, Servizio Educativo Domiciliare per minori, Interventi economici compresi quello regionale per abbattimento barriere architettoniche, Integrazione retta per inserimento in strutture per disabili minori ed adulti.</p> <p>In collaborazione con l'Aulss 6: Progetti per l'autonomia abitativa-vita indipendente ex L. 739/; Istruttoria per il contributo ICD per assistenza a domicilio</p> <p><u>Progetti per l'abitare autonomo</u>, percorsi laboratoriali e percorsi innovativi per l'autonomia ex Legge n 112/16 cosiddetta del "Dopo di noi".</p> <p>Segnalazioni per <u>Amministratore di sostegno</u>.</p> <p><u>Servizio informahandicap:</u> offre a cittadini e associazioni informazioni sui temi dell'handicap; in particolare informa sui servizi del Comune di Padova e sulle opportunità per migliorare la qualità della vita delle persone disabili. Distribuisce modulistica e offre consulenze sulla procedura per chiedere il contributo per l'eliminazione superamento barriere architettoniche. Fornisce inoltre informazioni sulla procedura per ottenere l'impegnativa di cura domiciliare. Agevola il trasporto dei cittadini con handicap motori e visivi tramite l'attivazione di appositi servizi e progetti, come il progetto "Liberi di andare" attivato con il fine di sostenere l'autonomia di movimento delle persone disabili.</p> <p>In collaborazione con il Progetto Giovani offre Servizio Civile volontario per situazioni di sostegno a domicilio o di necessità di accompagnamento nel tragitto casa-scuola per i minori.</p>
Servizi Scolastici	<p><u>Trasporto scolastico per bambini e ragazzi disabili</u> residenti a Padova, che frequentano la scuola dell'infanzia, primaria o secondaria di 1° grado. Il servizio è gratuito e di norma, organizzato con pulmini, copre tutto l'arco dell'anno</p>			<p><u>Inclusione dei bambini con disabilità</u> negli asili nido (0-2 anni), nelle scuole dell'infanzia comunali (3-5 anni) e nel Centro Infanzia Comunale (1-5 anni) con precedenza assoluta nella graduatoria di ammissione.</p>

	scolastico escluse le festività (Natale, Pasqua e le festività civili e religiose).			<p><u>Assegnazione di personale educatore/insegnante di sostegno.</u></p> <p><u>Elaborazione del PEI, cura dei rapporti con la famiglia e con l'équipe, partecipazione agli incontri.</u></p> <p><u>Accoglienza dei bambini / ragazzi disabili nei centri estivi convenzionati.</u> L'intervento integra l'assegnazione di personale Socio Sanitario messo a disposizione dell'ULSS (massimo 20 ore settimanali), fino a coprire l'intero orario di frequenza del centro estivo per quattro settimane, tra giugno e settembre.</p> <p><u>Contributi economici a favore delle famiglie con figli disabili, riguardo al costo della mensa.</u></p>
Gabinetto del Sindaco				<p><u>Progetto Giovani – Area Spazio Europa</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Progetti di mobilità per volontariato all'interno del Corpo Europeo di Solidarietà) che consistano in attività di assistenza a persone con disabilità, aumentando le competenze dei partecipanti nell'ambito del lavoro di cura e assistenza. ▪ Progetti di mobilità internazionale giovanile all'interno dei programmi Erasmus+ (ambito Gioventù) e Corpo Europeo di Solidarietà, che abbiano tra le loro priorità l'inclusione di soggetti con minori opportunità. ▪ Misure aggiuntive previste dai suddetti progetti, che si concretizzino in un maggiore supporto economico e in particolari misure di accompagnamento che mirino a rendere effettivo ed efficace il processo di crescita personale e professionale delle persone con minori opportunità. <p><u>Progetto Giovani – Servizio Civile</u> Socializzazione a domicilio di persone con disabilità fisica o psichica e in situazione di scarsa autonomia sociale e isolamento personale in coordinamento con il settore Servizi Sociali tramite i progetti di servizio civile.</p>
Cultura, Turismo, Musei e biblioteche				<p>Nel Sistema Bibliotecario Urbano (Biblioteca Civica e Biblioteche decentrate nei quartieri) si offre, a favore delle persone con deficit della vista di varia natura, <u>una cospicua dotazione di audiolibri (circa 500).</u></p> <p>La Biblioteca Civica inoltre <u>offre alle medesime persone libri volumi a grandi caratteri</u>, in parte della collana di realizzata dalla Biblioteca Italiana</p>

				<p>per Ipovedenti (B.I.I.) onlus, nell'ambito nel progetto "Leggere facile, Leggere tutti", cui la Biblioteca Civica di Padova aderisce dal 2017.</p> <p>La Biblioteca Italiana per Ipovedenti B.I.I. onlus, sin dal 2009, <u>promuove e realizza iniziative e progetti finalizzati alla promozione e alla diffusione della lettura facilitata attraverso i libri a grandi caratteri.</u> L'obiettivo principale è avvicinare o riavvicinare alla lettura persone ipovedenti, cioè soggetti affetti da patologie oculari, ma che conservano un residuo visivo che permette loro di leggere la scrittura a caratteri ingranditi e persone con la vista indebolita in genere, soprattutto soggetti in età avanzata (Legge 3 aprile 2001, n. 138 "Classificazione e quantificazione delle minorazioni visive e norme in materia di accertamenti oculistici", articoli 4, 5, 6).</p> <p><u>Il progetto denominato "Leggere Facile, Leggere Tutti"</u> ha un'ampia diffusione nazionale, infatti vi hanno aderito oltre 900 biblioteche in tutta Italia. Il progetto, tra l'altro, prevede la donazione di testi a grandi caratteri che la B.I.I. onlus opportunamente rielabora e ristampa, con l'obiettivo di facilitare e favorire l'accesso all'istruzione, all'informazione, alla cultura, alla lettura in genere, a una categoria di individui sempre più ampia. Questi testi possono infatti essere letti in completa autonomia da ipovedenti e persone con la vista indebolita in genere.</p>
<p>Servizi Sportivi</p>				<p><u>Progetto "Sport anch'io"</u> Attività sportive praticate ogni 15 giorni il sabato mattina, integrate da soggiorni residenziali per praticare gli sport della neve, dell'orientamento e del mare. Sono indirizzate a persone che frequentano Centri Diurni, Cooperative di lavoro e gruppi di volontariato.</p> <p><u>Progetto "Sport nei centri diurni"</u> Attività di educazione motoria, svolte per piccoli gruppi, gestite da una equipe integrata, inserite all'interno della programmazione settimanale delle strutture ANFFAS, IRPEA E ULSS 16.</p> <p><u>Progetto "Sport per tutti secondo ciascuno"</u> Attività culturali e sportive rivolte agli studenti delle scuole secondarie di 1° e 2° grado di Padova. L'iniziativa è finalizzata a sensibilizzare, attraverso una sperimentazione pratica, sulle difficoltà ma anche sulle potenzialità delle persone disabili fisiche e sensoriali, nello sport e nella vita di tutti i giorni.</p>

				Realizzazione di campagne di sensibilizzazione e di <u>pubblicizzazione</u> , anche in collaborazione con professionisti dello sport quali testimonial autorevoli, per incentivare la pratica sportiva in tutte le fasce di età, per le persone con disabilità e per educare alla salute.
Verde, parchi e agricoltura urbana		Riqualificazione Piazzale Cuoco Riqualificazione Piazza Caduti della Resistenza	Progetti per l'accessibilità nei percorsi interni ai parchi Parco S. Carlo: area inclusiva	
Suap e attività economiche	Agevolazioni <u>servizio taxi disabili</u> . Il Comune ha contribuito, nel corso degli anni, anche attraverso appositi finanziamenti da parte della Fondazione Cassa di Risparmio, all'acquisto da parte della Cooperativa Radio Taxi di mezzi attrezzati al trasporto di persone non autosufficienti. Attualmente il numero delle auto e' di 6 e nell'applicazione della tariffa non viene conteggiato il percorso sino all'abitazione dell'interessato.	Il settore Suap e Attività Economiche ha attuato alcune iniziative volte ad agevolare l'accesso delle persone affette da disabilità a diversi servizi. <u>Il complesso stesso della struttura sita in via Sarpi è stato realizzato tenendo in considerazione le esigenze comuni e più specifiche di tutti i cittadini: dall'abbattimento delle barriere architettoniche, all'installazione di ascensori idonei e alla presenza di servizi igienici a norma.</u> <u>Abbattimento barriere architettoniche uffici esercizi pubblici.</u> Per quanto riguarda l'ufficio Pubblici Esercizi, il regolamento precisa che i locali da adibire a nuova attività debbano soddisfare determinati criteri per poter venire incontro alle esigenze del pubblico, tra i quali l'eliminazione delle barriere architettoniche, in particolare per quanto riguarda l'accesso al locale e la fruibilità dei servizi igienici, di cui almeno uno deve essere attrezzato per le persone disabili. Uffici Suap: attivazione rampe mobili e ascensori . <u>Nuove costruzioni: interventi per accessibilità disabili.</u> L'ufficio Edilizia Produttiva adotta le disposizioni in materia di interventi di nuova		

		<p>costruzione e ristrutturazione (Dgr n. 1428 del 6.9.2011), stabilendo che essi debbano garantire l'accessibilità sia agli spazi esterni che a quelli comuni, ovvero quelli che devono essere raggiunti dagli utenti. Per quanto riguarda la destinazione d'uso, le unità immobiliari sedi di attività private in campo sanitario, assistenziale, culturale e sportivo devono essere dotate di ambienti accessibili e di un servizio igienico. Sono peraltro soggetti alle norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche i settori, produttivi e non, nei quali viene svolta un'attività compatibile con il collocamento obbligatorio di persone disabili.</p> <p>Ristrutturazione edifici destinati attività produttive: interventi per accessibilità disabili</p>		
<p>Urbanistica, Servizi catastali e mobilità</p>	<p>Le attività del Settore già in essere sono relative a provvedimenti mirati a facilitare quanto più possibile la mobilità delle persone con ridotta mobilità con esplicito riferimento alla sosta ed al trasporto pubblico.</p> <p>Sulla base dei provvedimenti di seguito indicati i veicoli per disabili che espongono il <u>"contrassegno disabili"</u> sono esonerati dal pagamento della tariffa oraria negli stalli di sosta pubblici a raso, a pagamento, con esclusione dei parcheggi chiusi (Piazzale Insurrezione, Piazza Rabin, Piazzale Boschetti, Sarpi, ecc.) A tal fine sono stati approvati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ la Deliberazione di Giunta comunale n. 825 del 30/12/2014 avente per oggetto la "Deroga al pagamento della tariffa oraria per la sosta a favore dei veicoli al servizio di persone diversamente abili all'interno dei parcheggi a raso delimitati da strisce di colore blu. Atto di indirizzo"; ▪ l'Ordinanza n. 60 del 28/01/2015 "Disciplina della sosta delle autovetture a 			

servizio di persone disabili nelle aree di sosta ed in alcuni parcheggi pubblici a raso a pagamento nel territorio comunale” in ottemperanza alla Legge n. 118/1971 sulla normativa a favore dei mutilati ed invalidi civili, alle Circolari n. 1270 del 28/06/1979, n. 310 del 07/03/1980 e n. 1030 del 13/06/1983 del Ministero LL.PP. sulle facilitazioni per la circolazione e la sosta delle autovetture per invalidi nonchè il D.P.R. n. 503 del 24/07/1996 sulle norme a favore degli invalidi civili in materia di barriere architettoniche e di trasporti pubblici;

- il contratto per la gestione della sosta pubblica a pagamento fra il Comune di Padova e APS Holding S.p.A. sottoscritto in data 16/06/2009 e succ. mm.ii.

Gestione stalli di sosta per disabili.
Il Comune di Padova per i veicoli a servizio di persone con ridotta mobilità consente l'istituzione di un'area di sosta “personalizzata” in prossimità dell'abitazione:

- nel caso in cui la persona dimostri di avere la patente e di non avere la disponibilità di un garage di dimensioni tali da consentire la salita e discesa dall'auto con la carrozzina;
- in prossimità del luogo di lavoro qualora la persona dimostri di avere la patente e un contratto di lavoro stabile.

Dove sussistono le condizioni di domanda e gli spazi disponibili il Comune istituisce stalli di sosta generici riservati alle persone con mobilità ridotta, ad esempio, a seguito di una rilevazione effettuata nell'anno 2018 all'interno delle mura del centro storico ci sono n. 512 stalli di sosta dedicati alle persone con ridotta mobilità. La normativa di riferimento è l'Ordinanza n. 115635 del 03/05/2010, il DPR n. 503 del 24/07/1996, il DPR n.495/1992 Regolamento del C.d.S. e DPR n. 285/1992 (Nuovo C.d.S.) e le Circolari sopra citate.

Deroga al pagamento della tariffa oraria per la sosta a favore dei veicoli al servizio di persone diversamente abili sugli stalli di sosta a raso delimitati da strisce di

	<p>colore blu. Atto di indirizzo"- Ordinanza n. 60 del 28/01/2015 del Settore Mobilità e Traffico.</p> <p><u>Gestione della disciplina della sosta delle autovetture a servizio di persone con ridotta mobilità</u> nelle aree di sosta ed in alcuni parcheggi pubblici a raso a pagamento nel territorio comunale".</p> <p><u>Provvedimenti per la creazione di aree di sosta "personalizzate" e "generiche"</u> per veicoli a servizio di persone con ridotta mobilità.</p> <p><u>TPL: autobus urbani attrezzati di pianale ribassato</u> per l'accesso di carrozzine e servizio a chiamata</p> <p>In riferimento ai mezzi del trasporto pubblico urbano, gli autobus sono attrezzati con pianali ribassati per favorire un accesso più agevole e rapido alle persone con ridotta mobilità. Per la stessa categoria di persone è istituito un apposito servizio di TPL a chiamata, per quanto riguarda il tram, tutte le fermate sono dotate di piazzole rialzate tali che non ci sia dislivello tra il marciapiede ed il piano di calpestio del mezzo.</p> <p><u>Tram: dotati di fermate con piazzola rialzata</u> in modo tale che non ci sia dislivello tra il marciapiede ed il piano di calpestio del mezzo.</p>			
<p>Sicurezza, Salute, Prevenzione e Grandi Eventi</p>		<p><u>Verifica ed il controllo del rispetto della normativa in materia di superamento delle barriere architettoniche</u> ai fini del rilascio delle autorizzazioni sanitarie della L.R. 22/2002 e della licenza di agibilità per il pubblico spettacolo ai sensi dell'art. 80 del TULPS/31.</p>		<p><u>Sportello sicurezza e qualità della vita": assistenza ai lavoratori, alle aziende e ai cittadini in merito alle norme per la prevenzione degli incidenti sul lavoro, domestici, stradali e delle malattie professionali, nonché a quelle riguardanti l'accessibilità degli spazi a persone con disabilità e l'obbligo di rimozione delle barriere architettoniche.</u></p>
<p>Polizia Locale</p>	<p><u>Verifica rispetto degli spazi destinati al movimento delle persone e delle cose</u> (ad esempio marciapiedi, corsie riservate).</p> <p><u>Tutela degli spazi in esclusivo uso da parte di persone con disabilità</u> (ad esempio l'accesso e la fruizione degli spazi sosta riservati a disabili).</p>			

ATTIVITA' PROGRAMMATE

SETTORI	MOBILITA'	BARRIERE ARCHITETTONICHE EDIFICI	BARRIERE ARCHITETTONICHE LUOGHI PUBBLICI	ALTRI PROGETTI PER DISABILI
Servizi Sociali				<p>Attivazione dello Sportello Famiglia : informazioni sui servizi pubblici e privati dedicati ai disabili nel territorio padovano.</p> <p><u>Favorire la costruzione di un organismo unitario (fondazione di comunità) capace di coinvolgere al suo interno tutti i soggetti pubblici e privati che promuovono attività nell'ambito della vita indipendente delle persone con disabilità</u> e con il compito di coordinare gli interventi, offrire consulenza giuridica, gestire patrimoni (trust, amministratore di sostegno, ecc.), ricevere e gestire finanziamenti pubblici e privati, curare il patrimonio abitativo, incentivare la nascita di reti solidali a livello cittadino.</p> <p>Per le situazioni più difficili e non in un'ottica assistenziale, verranno realizzati <u>interventi in favore delle persone indigenti a causa della disoccupazione (ad esempio over 55 e disabili)</u>, finalizzati alla creazione di percorsi di reinserimento lavorativo e percorsi di supporto e socializzazione.</p>
Servizi Scolastici	<p><u>Prevista l'attivazione del servizio gratuito di trasporto scolastico per i minori disabili gravi che ne facciano richiesta, in forma collettiva tramite pulmino o con l'erogazione di contributi a copertura dei costi sostenuti dalle famiglie.</u></p>			
Gabinetto del Sindaco				<p>L'URP (Ufficio Relazioni Pubbliche) è stato posizionato sin dall'apertura nel 1996 a piano terra in locali accessibili e privi di barriere architettoniche. E' programmato l'abbattimento delle barriere architettoniche.</p> <p>(Ufficio Politiche del Lavoro) - Realizzazione progetto di utilità sociale "PADOVA MOBILITA' (OVER 50)", che prevede l'occupazione di 6 disoccupati per un periodo massimo di 12 mesi</p>

				<p>con contratto di lavoro a tempo determinato, per la sorveglianza dei depositi mezzi di Busitalia Veneto SpA. E' prevista la riserva del 50% dei posti in favore di disabili certificati.</p> <p>Ufficio Politiche del Lavoro): Progetto di pubblica utilità "INSIEME PER PADOVA", che prevede l'occupazione di n.28 disoccupati per un periodo massimo di 6 mesi con contratto di lavoro a tempo determinato, per lo svolgimento di servizi comunali. Il bando è aperto alla partecipazione di disabili certificati.</p>
Verde, parchi e agricoltura urbana			<p>Parco Iris: realizzazione area giochi inclusiva.</p> <p>Zona Basso Isonzo: collaborazione con Fondazione Hollmann per realizzazione giardino inclusivo.</p> <p>Parchi e aree gioco: installazione giochi accessibili.</p> <p>Parchi: completamento accessibilità percorsi interni</p> <p>Orti Urbani via Lippi: realizzazione orti rialzati</p>	
Urbanistica, Servizi catastali e mobilità	<p>Progressiva eliminazione delle barriere architettoniche sui percorsi pedonali.</p> <p><u>Attivazione del circuito ZTL Network Regionale per la gestione coordinata dell'accesso alle zone a traffico limitato del Veneto da parte dei veicoli dei cittadini disabili</u>, di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale n. 2053 del 28/12/2018, alla quale il Comune di Padova aderirà con la firma di apposito accordo di adesione da stipularsi con la Regione Veneto.</p> <p>ZTL Network "una rete per i disabili" si definisce come una piattaforma digitale comune attraverso la quale le ZTL istituite nei Comuni Capoluogo del Veneto potranno scambiarsi i dati delle targhe dei veicoli delle persone con ridotta mobilità in modo da permettere il transito in tutte le ZTL del Veneto senza dover ogni volta comunicare il numero di targa. Si configura quindi come un'azione mirata di diffusione e sostegno del network ZTL attraverso un potenziamento del circuito, con l'adozione da parte delle</p>			

	Amministrazioni comunali, per l'esercizio coordinato nel Veneto dei veicoli autorizzati delle persone con ridotta mobilità ad accedere a tutte le zone ZTL del Veneto. Si tratta della prima iniziativa in Italia.			
--	--	--	--	--

ATTIVITA' AUSPICABILI PER IL FUTURO

SETTORI	MOBILITA'	BARRIERE ARCHITETTONICHE EDIFICI	BARRIERE ARCHITETTONICHE LUOGHI PUBBLICI	ALTRI PROGETTI PER DISABILI
Servizi Scolastici		È auspicabile che la Sala Formazione di via Raggio di Sole 2 sia resa accessibile anche alle persone in carrozzina. In caso si renderebbe necessaria contestualmente la realizzazione di un bagno adatto alle persone disabili nello stesso edificio.		
Gabinetto del Sindaco		Introduzione di pedane/scivolo per consentire a tutti i cittadini il passaggio interno agli Uffici di Settore accedendo da Sala dei Nodari lato sala del Consiglio (presenza di gradino in 3 punti diversi). Posizionamento dell'Ufficio del Registro Associazioni in un locale più facilmente accessibile.		
Verde, parchi e agricoltura urbana	Integrazione fra sistema della mobilità e punti di ingresso alle aree verdi pubbliche (fermate dell'autobus, posteggi, marciapiedi, rampe, guide naturali, percorsi tattilo-vocali, ecc.) per renderle totalmente accessibili a disabili motori e sensoriali		Messa a norma punti ristoro, bagni e posteggi nei parchi pubblici. Realizzazione esperienze pilota di parchi, aree gioco e orti per renderli accessibili sia a disabili motori sia a disabili sensoriali. Obbligo nei nuovi interventi, pubblici e privati, di garantire la completa accessibilità dei percorsi e delle aree verdi per disabili visivi e sensoriali	
Polizia Locale		Attenzione al posizionamento delle rastrelliere per biciclette, soprattutto in prossimità dei portici per evitare difficoltà ai disabili visivi.		

RILIEVI ACCESSIBILITA' STRADE

(per persone con disabilità motoria e visiva)

STAZIONE FS - MUSEI CIVICI EREMITANI (lato museo Eremitani) - (vd Field papers per n.stazioni)

STAZIONE 1 - SOGLIA USCITA STAZIONE FS

SENSORIALE:

- non presente segnale pericolo lungo il percorso Loges;
- presenza di tombino su un tratto del percorso Loges;
- assenza di contrasto colore e distinzione materiale tra pavimentazione e Loges (presenti invece all'interno);
- Illuminazione troppo aggressiva per persona con ipovisione.

MOTORIA:

- nessuna difficoltà nell'uscita, non riscontrata differenza tra pavimentazione interna ed esterna

STAZIONE 2 - MAPPA TATTILE

SENSORIALE:

- non è chiaro dove la mappa sia effettivamente posizionata (rispetto al percorso Loges);
- assenza di contrasto (blu/grigio scuro) quindi scarsa fruizione da parte di persone con ipovisione;
- troppo sporca per essere utilizzata a mani nude;
- mappa tattile considerata segnalazione passiva.

MOTORIA:

- nessun elemento da evidenziare.

STAZIONE 3 - INIZIO ATTRAVERSAMENTO

SENSORIALE:

- poca differenza (materiale e contrasto colore) tra pavimentazione e percorso Loges;
- segnalate 3 curve "inutili" e disorientanti lungo il percorso Loges;
- sezione Loges in prossimità della corsia dei taxi risulta essere troppo corta (con un passo la si oltrepassa e ci si trova in mezzo alla corsia taxi). La sezione segnalata non copre lo spazio necessario per poter effettuare in sicurezza l'attraversamento (la normativa prevede una lunghezza minima di 60 cm, in questo caso invece la sezione misura 40 cm);
- strisce bianche non segnalate e con colorazione "sbiadita";
- pista ciclabile attraversa perpendicolarmente il percorso Loges ma non risulta essere in alcun modo segnalata;
- la presenza della Stazione della Polizia Locale ostacola la visibilità rispetto alle vetture in arrivo, il che rende poco sicuro l'attraversamento per una persona con disabilità uditiva;

MOTORIA:

- non riscontrate particolari difficoltà, presenza di pali in prossimità delle strisce pedonali non ostacola il passaggio delle sedie a rotelle.

STAZIONE 4 - FINE ATTRAVERSAMENTO

SENSORIALE:

- non risulta effettivamente percepita e segnalata la fine dell'attraversamento pedonale;
- contrasto per persona con ipovisione risulta essere discretamente buono;
- strisce pedonali nuovamente "confuse", ovvero non ben definite;
- rumore degli autobus e delle vetture possono infastidire la persona con cecità in fase di attraversamento;
- il fatto che l'attraversamento pedonale sia in diagonale può disorientare la persona con cecità.

MOTORIA:

- non riscontrate particolari difficoltà nell'attraversamento.

STAZIONE 5 - CIVICO N. 16

SENSORIALE:

- non riscontrato contrasto colore e materiale tra il marciapiede ed il percorso Loges;
- presenza di cestino non in contrasto di colore rispetto al marciapiede, pericolo di "scontro" per persona con ipovisione;

MOTORIA:

- marciapiede sconnesso in prossimità della rampa, difficoltà nell'utilizzo della sedia a rotelle.

STAZIONE 6 - CIVICO N. 1

SENSORIALE:

- non riscontrati ostacoli particolari.

MOTORIA:

- gradino troppo alto per sedia a rotelle (più alto di 2,5 cm)

STAZIONE 7 - ATTRAVERSAMENTO PEDONALE

SENSORIALE:

- percorso tattilo plantare conduce verso catenella e cestino (non a contrasto), pertanto la persona rischia di andare a sbattere o inciampare sulla catenella e finire in strada;
- un tratto del Loges conduce la persona contro la centralina dell'ENEL;
- è presente chiamata a richiesta in prossimità del semaforo, ma non è sonorizzato.

MOTORIA:

- rampa per effettuare attraversamento troppo ripida, pendenza maggiore del 5%, rischio per persona con sedia a rotelle.

STAZIONE 8 - GARAGE

SENSORIALE:

- manca segnalazione presenza uscita garage interrato;
- segnalazione passiva rappresentata dal cambio di suono (cambia conformazione spazio);

MOTORIA:

- nessuna segnalazione particolare rispetto alla conformazione del marciapiede.

STAZIONE 9 - MARCIAPIEDE PER INCROCIO

SENSORIALE:

- manca semaforo sonoro per poter attraversare in sicurezza.

MOTORIA:

- marciapiede dissestato in alcuni punti.

STAZIONE 10 - ATTRAVERSAMENTO INCROCIO VIA TRIESTE

SENSORIALE:

- percorso tattilo plantare conduce addosso a dei pali (da eliminare);
- un tratto del Loges conduce direttamente addosso al muro dell'edificio posto di fronte l'attraversamento (manca segnale di stop nel tratto del Loges);
- se si segue il percorso tracciato e indicato dalla presenza di pali questi conducono a delle strisce pedonali non segnalate; inoltre il percorso coincide con un tratto finale di pista ciclabile a sua volta non segnalata.

MOTORIA:

- la presenza di un gradino rende possibile la discesa ma impossibile la salita per una persona con sedia a rotelle;
- la presenza di un tombino più alto di 2 cm ostacola il passaggio;
- la presenza di un gradino troppo alto alla fine dell'attraversamento risulta essere troppo rischioso, c'è la possibilità che con la sedia a rotelle non si riesca a salire e di conseguenza si possa cadere in prossimità della strada (decisamente molto trafficata!).

STAZIONE 11 – LATO FIUME

SENSORIALE:

- pavimentazione non ben segnalata.

MOTORIA:

- presenza di gradino troppo alto e ripido per la salita sul marciapiede;
- pendenza della rampa troppo elevata, è necessario aiuto.

STAZIONE 12 – INIZIO PONTE

SENSORIALE:

- tratto strutturato in modo da risultare troppo disorientante, percorso Loges non corrisponde alla nuova disposizione del traffico (conduce ad attraversamento non più presente, chi non conosce Padova potrebbe attraversare e scontrarsi con una catenella posta dall'altro lato della strada, rischiando così di rimanere bloccato in mezzo ai binari del tram!);
- Loges, inoltre, risulta essere molto dissestato e non curato.

MOTORIA:

- non rilevati particolari problemi al marciapiede.

STAZIONE 13 – GARIBALDI

SENSORIALE:

- Loges continua a risultare molto dissestato
- presenza di pali con cartelloni (fermate bus), controllare altezza (dovrebbe superare i 2 metri e 10 cm).

MOTORIA:

- non rilevati particolari problemi al marciapiede.

STAZIONE 14 – EREMITANI

SENSORIALE:

- presenza di pali non segnalati (non c'è più percorso Loges) e non a contrasto di colore.

MOTORIA:

- assenza di rampa per scendere dal marciapiede per raggiungere il Museo o la Chiesa, è necessario tornare indietro e percorrere un tratto di strada (contromano).

STAZIONE 16 – ESTERNO MUSEO

- presenza di n. 7 posti auto riservati a persone con disabilità
- piccola salita per uscire dal museo e raggiungere la piazza ma non troppo in pendenza.

TRATTO Corso Garibaldi, Corso del Popolo (da Palazzo ZUCKERMAN - STAZIONE FS)

Uscendo dal Palazzo, ci troviamo su Corso Garibaldi. Percorriamo la strada verso la stazione, dal lato del Palazzo stesso.

FERMATA EREMITANI

È molto problematico l'attraversamento di fronte alla fermata del tram Eremitani. Il loges si interrompe nel bel mezzo del marciapiede, non c'è chiarezza sulle indicazioni date. Inoltre la mini-rampa (discesa) per l'attraversamento non è collocata sulle strisce pedonali, bensì davanti un passo carrabile, affianco alle strisce.

La biglietteria automatica per il trasporto pubblico si trova solo sul lato della strada e non sull'ampio marciapiede. Non è chiaro a cosa serva il pulsante presente davanti ad uno speaker, ma sembra non funzionare.

ATTRAVERSAMENTO DAVANTI AI GIARDINI/ANGOLO VIA GIOTTO

c'è anche il semaforo con segnale sonoro.

ATTRAVERSAMENTO DAVANTI A PALAZZO CAVALLI/ANGOLO VIA MATTEOTTI

i segnali sonori dei due semafori sono rotti; c'è un'isola del traffico in cui sostare; la durata del "verde" al semaforo è molto breve.

La viabilità su questo lato di Corso Garibaldi e Corso del Popolo è molto migliore per quanto riguarda il transito in carrozzina. Il marciapiede è molto più ampio e liscio, senza dislivelli o rilievi problematici. C'è anche una galleria commerciale che affianca il marciapiede e su cui si può transitare. Da evidenziare:

ATTRAVERSAMENTO ANGOLO VIA TRIESTE: segnale sonoro del semaforo non funzionante.

ATTRAVERSAMENTO SU CORSO DEL POPOLO ALL'ALTEZZA DELLA FERMATA "TRIESTE" DEL TRAM: segnale sonoro del semaforo non funzionante.

ATTRAVERSAMENTO ANGOLO CORSO DEL POPOLO/VIA TOMMASEO

L'ostacolo più grande è qui: il "verde" dura pochissimi secondi ma in più avviene in concomitanza con il libero passaggio dei veicoli che da Corso del Popolo svoltano su via Tommaseo. Perciò il "doppio verde" rende piuttosto pericoloso il passaggio ad un ipovedente o ad un non vedente.

ATTRAVERSAMENTO ANGOLO CORSO DEL POPOLO/VIA CAIROLI

È un attraversamento piccolo, utilizzato perlopiù da chi esce dalla sede di Banca Etica, ma non è adeguatamente segnalato e per un non vedente dà la percezione di trovarsi in mezzo al traffico.

Altrettanto avviene per il Piazzale, all'altezza dell'esercente McDonald's, dove non c'è loges.

È emerso che questo lato di Corso Garibaldi e Corso del Popolo è sufficientemente accessibile per una persona con disabilità motoria, ma presenta diverse difficoltà per un ipovedente o un non vedente. Il suggerimento è quello di percorrere questo tratto sino all'attraversamento di via Trieste (che comunque non è segnalato con il sonoro).

TRATTO Corso del Popolo - PIAZZA ERBE - PIAZZA DUOMO

Uscendo dai musei civici Eremitani/cappella degli Scrovegni è meglio dirigersi verso sinistra della **Piazza Eremitani**, più accessibile a carrozzine e non vedenti. Rampe per le salite dei marciapiedi, pavimentazione mediocre.

Si raggiunge e si percorre **via Mantegna**, pedonale, pavimentazione buona, pendenza ma ben percorribile, fino a raggiungere attraversamento su Via Ponti Romani. Dotato di segnale sonoro ma posizionato dietro ad un blocco di cemento dunque poco accessibile. L'attraversamento per le carrozzine può risultare mediocre a causa dei binari del tram.

Si prosegue mantenendo la sx in **Piazza Garibaldi**. Qui si trova stazione taxi, a chiamata taxi disabili, e car sharing.

Attraversamento Piazza Garibaldi da lato sx sotto il portico, attraversamento pedonale e prosieguo sotto al portico di sx sino a raggiungere **Caffè Cavour**

Si procede sempre su lato sx nonostante pavimentazione mediocre, **Caffè Pedrocchi** sulla dx, (vedi scheda) Palazzo Moroni, ingresso carrozzine per **Palazzo della Ragione** (vedi scheda), altrimenti via VIII Febbraio mantenere la sx.

Sotto a Galleria Pedrocchi **IAT** (vedi scheda interni), sotto a portico sx via VIII Febbraio **URP** (vedi scheda interni).

Si procede mantenendo la sx e si oltrepassa Drogheria **Due Catini** (vedi note).

Si entra in Piazza delle Erbe mantenendo la sx, ingresso Palazzo della Ragione tramite rampa di scale (vedi scheda). Si costeggia lato dx della piazza, a metà si può entrare a sottosalone (vedi note). Pavimentazione mediocre ma rampe per salire e scendere dai marciapiedi. Buona la percezione da parte dei non vedenti.

Sempre mantenendo la dx si raggiunge via Manin, attraversamento per percorrerla dal lato sx. Si oltrepassa Drogheria **Caberlotto**:

Proseguendo su via Manin, lato sx sotto il portico pavimentazione mediocre ma percorribile, mantengo la sx in piazza Duomo e a metà del portico attraversamento nel mezzo della Piazza con strisce pedonali, non semaforo. Piazza accessibile.

PIAZZA DELLA FRUTTA

accessibile in carrozzina (no scalino) a metà piazza lato est (Drogheria Ai Due Catini D'Oro) e lato ovest (piazza dei Signori)

SOTTOSALONE

6 accessi: OK via Fiume, dal centro Piazza della Frutta, dal centro Piazza delle Erbe, NO dal volto della corda (scalino 15 cm), lato bar Nazionale

PERCORSO BO- museo MUSME

Uscendo dal Bo si procede verso sud lungo la pedonale via VIII Febbraio. All'incrocio con via S.Francesco, per raggiungere il MUSME, è preferibile non attraversare ma proseguire a sinistra lungo via S.Francesco sotto gli ampi portici con buona pavimentazione mantenendosi sullo stesso lato del Bo (nord). L'attraversamento di via S.Francesco su Riviera Ponti Romani è dotata di semaforo ma mancano segnalazione acustica e pavimentazione tattile; l'ambiente è rumoroso. Si procede dritti continuando sul marciapiede -lato nord- di via S.Francesco anche all'incrocio con via Zabarella.

All'incrocio di via S.Francesco con via Zabarella si raccomanda attenzione per l'attraversamento pericoloso, privo di segnaletica e semaforo. Si procede dritti continuando sul marciapiede -lato nord. All'altezza dell'incrocio di via S.Francesco con il vicolo pedonale Santa Margherita (senza segnaletica), sul lato opposto (sud), si trova il MUSME. Per le carrozzine si consiglia l'attraversamento di via S.Francesco poco più avanti (circa 30 mt) in corrispondenza di un accesso al marciapiede (lato sud) privo di scalini. A quel punto si torna indietro lungo il marciapiede (lato sud) sotto il portico su via S.Francesco fino all'accesso del **museo MUSME** (vedi scheda).

Sul **lato sud di via S.Francesco** si segnala che:

-l'attraversamento pedonale di via S.Francesco da via VIII Febbraio verso via Roma è pericoloso, privo di segnaletica, di pavimentazione tattile e semaforo.

-All'altezza di piazza Antenore c'è un altro attraversamento privo di segnaletica, di pavimentazione tattile e semaforo.

-L'attraversamento su via San Francesco, da lato sud a nord, per imboccare via Zabarella è dotato di segnaletica; è presente pavimentazione tattile:

- poca differenza (materiale e contrasto colore) tra pavimentazione e percorso Loges;
- segnalate 1 curve inutili e disorientante lungo il percorso Loges lato sud (porta verso l'ingrasso di un'abitazione privata e un negozio) , 2 1 curve inutili e disorientanti lungo il percorso Loges lato nord (una porta sulla colonna e una sul bidone dei rifiuti)
- sezione Loges risulta essere troppo corta (con un passo la si oltrepassa e ci si trova in mezzo alla strada. La sezione segnalata non copre lo spazio necessario per poter effettuare in sicurezza l'attraversamento (la normativa prevede una lunghezza minima di 60 cm, in questo caso invece la sezione misura 40 cm);(da ricontrollare)

L'attraversamento su via del Santo è dotato di segnaletica, è in diagonale e può disorientare la persona con cecità. è presente pavimentazione tattile in diagonale solo sul lato est, su lato ovest (direzione piazze) manca loges che indica l'attraversamento diagonale.

Oltre l'attraversamento che incrocia via del Santo si segnala la presenza sul marciapiede di tavolini e sedie del bar Colonne che ne riducono la larghezza a 60 cm rendendo molto difficoltoso il passaggio di carrozzine.



PADOVA + ACCESSIBILE

Domenica 2 giugno, dalle 9:00 alle 13:00

presso la Sala Anziani a Palazzo Moroni

"PEBAthon"

Vi invitiamo a partecipare a una mattinata di editing comunitario per l'inserimento su OpenStreetMap delle informazioni sull'accessibilità raccolte durante le mappature svolte nelle prime cinque consulte.

L'evento è rivolto sia a mappatori OpenStreetMap esperti, sia agli aspiranti mappatori che desiderano imparare le basi per contribuire alla più grande mappa globale creata dai cittadini.

PROGRAMMA

- ✓ ore 9.00: breve presentazione introduttiva all'editing di base in OpenStreetMap;
- ✓ ore 9.30: sessione guidata di editing per i nuovi mappatori, affiancati da mappatori esperti;
- ✓ ore 10.00: tavoli di lavoro individuale con momenti di discussione e di confronto sulla mappatura dell'accessibilità in plenaria e a gruppi.



PADOVA + ACCESSIBILE

Requisiti minimi per la partecipazione:

- ✓ un minimo di dimestichezza con gli strumenti informatici;
- ✓ voglia di imparare e divertirsi insieme, contribuendo al miglioramento delle informazioni sull'accessibilità, e non solo, nella nostra città.

Se possibile, consigliamo di portare un computer portatile per testare direttamente l'inserimento dei dati in OpenStreetMap.

Si propone infine di:

- ✓ crearsi un utente in OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/user/new>),
- ✓ svolgere i tutorial che vengono suggeriti al primo ingresso nel sistema,
- ✓ se interessati a provare un editing più avanzato, installare il software JOSM (<https://josm.openstreetmap.de/wiki/It%3AWikiStart>) nel portatile che verrà usato durante la mattinata.

Per un'organizzazione ottimale dell'evento, si richiede di mandare un'e-mail di interesse e conferma (così come eventuali domande e richieste) all'indirizzo peba@comune.padova.it

Sheet1

num	modalità raccolta	1. rione	2. tipologie barriere	3. val. percorsi	4. interventi su percorsi	5. val. edifici	6. interventi su edifici	7. presenza trasporto pubblico	8. val. Trasp. Pubbl.	9. ausili dis.sensoriali	10. val. Park	11. interventi parch.ris.	12. spazio libero
1 c1	centro		strade in ciottolato e pavé. Marciapiedi in pietra a blocchi	d	ponti, in particolare s. agostino	c		n		uffici pubblici, fermate bus, musei	c	piazze centrali, uffici, musei	dotare tutte le scale di doppio passamanò, dx e sx. Archetti vicolo Bristot in uscita in Prato della Valle sotto il portico
2 c1	centro		portici senza pedane. Ciottoli. Negozi senza pedane.	c	Ghetto	c		s	n		c		
3 c1	centro		scalini	d	Vie centrali con ciottoli, scalini per accedere a marciapiedi	c		s	n		n		
4 c1	4b		marciapiedi non accessibili	n	vie.	c	aree sportive	s	c		c	ospedale	
5 c5A	5A		manca marciapiedi	c				s	c		n		
6 c5A	4b		radici su marciapiedi; piante basse su marciapiedi	c	via Goito, via Marco Polo	n	sportelli bancomat	s	a	fermate trasporto pubblico almeno al capolinea dei due autobus 5 e 22	n	Centro-piazze. Prato della Valle	
7 c5A	5a			c		c	c.c. Il Borgo, Oratorio Don Bosco	s	c		c		
8 c5A	centro		marciapiedi, negozi	c		c	municipio	s	c		n	Centro-piazze.	
9 c5A	5a		accessi ai negozi, archetti su piste ciclabili	c	via Armistizio, accessi argine Via Decorati e via Mandria	n	Ufficio postale via Armistizioe banca via Armistizio. Piscine Padovanuoto	s	c	attraversamenti pedonali	n	vicino a negozi, chiese, Piccolo Teatro.	
10 c5A	4b		marciapiedi dissestati e con pochi raccordi	n	vie e piazze	c		s	n		c		
11 c4B	crocifisso		accessi pedonali e a servizi pubblici	n	del commissario, pontedera, azzoni	c	distretto via Guasti	n	n		c		
12 c4B	bassanello			c		c		s	d		n		
13 c4B	crocifisso		livello marciapiedi o assenza marciapiedi		via Commissario	c				percorsi pedonali	c	di fronte a uffici e negozi	
14 c4B	guizza		Rampe ripide, mancanza passaggi	n		c		s	n	semafori	c		
15 c4B	salboro		fermate bus (fronte via Ponchia), accessi a marciapiedi	c	Via Salboro ingresso canonica, incrocio Bembo-Dolfin	c		s	n		d		
16 c4B	crocifisso		manca marciapiedi, scivoli inadeguati	n	via Commissario, Pontedera	d		s	n		c		Adeguare collegamenti ciclo-pedonali della nuova strada a servizio Asilo nido via Commissario
17 c3A	San Lazzaro		dossi, marciapiedi, avalcavia, ciclabili, alberi su marciapiedi	n	marciapiede via Venezia lato Tigotà	c		s		fermate bus	c		problema superamento cavalcavia per disabile.
18 c3A	Mortise		scalini, interruzione percorsi, paletti, strade senza marciapiedi o promiscui con ciclabili	c	ippodromo, maroncelli, cavalcavia torre, Bigolo-Cascino-Leonati, Vermigli	c		s	c	su arterie principali verso servizi di quartiere			anche un parco può avere barriere se i vialetti pedonali non sono in stabilizzato ben pressato o lastricato
19 c3A	Mortise		marciapiedi dissestati per radici	c	tutta Mortise	c	tutti gli edifici di mortise	s	d		n		
20 c3A	San Lazzaro			c		c	prefettura, ufficio elettorale centrale	n	c		n	piazze, prato della Valle	
21 c3A	San Lazzaro		marciapiedi dissestati e con pochi raccordi	c	Centro-piazze (marciapiedi, sanpietrini)	c	prefettura, ufficio elettorale centrale	n	n		n	piazze, centro, prato della valle	ripristinare parcheggi disabili non riservati eliminati da giunta precedente in centro-piazze.
22 c3A	Stanga		marciapiedi sconnessi	n	via martiri Giuliani e Dalmati, Arimondi, Nicotera	n	ufficio postale, chiesa zona ZIP	s	c				
23 c3A	Torre		marciapiedi dissestati	n	via Torre, Madonna del Rosario, Fornaci	n		s	n		c		
24 c3A	Mortise			n	via Vermigli	c		s	c				
25 c3A	Torre		marciapiedi dissestati mancanti	c		c		s		parco delle farfalle	c		
26 c3A	Stanga		marciapiedi, auto in sosta, tombini	c	Vie Arimondi, Bormida, Anelli, attraversamenti via Venezia	n	uffici postali	s	c	fermate bus	n		
27 c3A	Pescarotto		restrizioni larghezza marciapiede per siepi private, armadi fibra e pali segnaletica	c	via Tonzig (larghezza)	d		s	c		n	zona Cittadella (ufficio postale e banche)	

Sheet1

28 c3A	Mortise	radici alberi e ostacoli su marciapiedi (es fibra)	c	vie	d		s	d	n	ovunque	asfaltatura vie secondarie
29 c3A	Mortise		n		c		s	n	ovunque	n	dietro La Corte, fronte edicola
30 c5b	Madonna Incoronata	tutte	n	tutti	n	tutti	s	n		c	un giro in carrozzina per tutti gli amministratori
31 c6a	Chiesanuova		d		d		s	d		d	
32 c6a	Brusegana		n		d		s	d		c	
33 c6a	6a	marciapiedi e sosta selvaggia	c		c		s	n		n	
34 mapp	San Lazzaro	marciapiedi non predisposti per carrozzine e bici	n	Via Giolitti	n	mancono servizi	n	n			siepe dell'asilo via giolitti invade marciapiede a destra, soprattutto di fronte a Via Zwirner. Installare segnali limite 30 km/h su via Giolitti
35 01mail	Sant'Oswaldo	marciapiedi sconnessi, piste ciclabili su marciapiede e semafori senza avvisi sonori	n	Via Sant'Ovaldo, Lazzarini, Bonafede, Facciolati, Gattamelata, Giustiniani			s	n	semafori, in particolare in centro, sant'osvaldo, ospedali, stazione. Ausili in mostre, musei, eventi.	n	ospedali, stazioni, centro Cosniderare ipovedenti con residuo visivo ristretto che necessitano di facilitazioni, es. Semafori con segnale sonoro, segnali acustiche alle fermate dei bus e sui mezzi. Aggiungere segnalazioni sonore su ascensori, numeratori uffici, punti informativi, ecc.) e usare caratteristiche visive di facile lettura per ipovedenti (forte contrasto, elevata luminosità, caratteri grandi
36 02mail		marciapiedi sconnessi, cordoli marciapiedi troppo alti, parcheggi su spazi per pedoni, mancanza di dissuasori ed eccessiva velocità auto.	n	strade e piazze di uso quotidiano	c	tutti gli edifici che non possiedono ascensore, rampe d'accesso e ingressi ampi e di agevole accesso	s	n	centro, ospedali e uffici pubblici	c	zone dove ci sono pochi parcheggi per tutti passaggi pedonali dovrebbero essere maggiormente segnalati e messi in evidenza specie dopo il tramonto. Illuminazione pubblica strade non dovrebbe spegnersi alle 7. Attraversamenti dovrebbero essere illuminati; piste ciclabili dovrebbero essere divise dai marciapiedi. Paletti disturbanopassaggio delle carrozzine.
37 03mail	Terranegra	Percorsi pedonali e attraversamenti incroci	n	Via Zacconi, Boccaccio, Forcellini, Filiassi, Gattamelata (incrocio via Ariosto verso ospedale)	c		s	c		n	Viale Internato Ignoto parcheggio, Piazza Forcellini, Via Filiassi scuole. Aumentare numero di parcheggi e intervenire sui marciapiedi ove ci sono alberi con radici esterne che impediscono adeguata mobilità.
38 04mail	Stanga	percorsi pedonali o ciclopedonali	c	Marciapiede Via Grassi da riasfaltare, lato est da cavalcavia a incrocio via Anelli	d	palestra Copernico entrata Via Bartolo Longo, non accessibile a persone in carrozzina in orario pomeridiano e serale	s	c	in prossimità di aree verdi e dei servizi di pubblica utilità.	c	in prossimità di aree verdi e dei servizi di pubblica utilità.
39 05mail	Madonna Incoronata-Sacra Famiglia	scarsa o assente illuminazione in alcuni tratti di marciapiede, alcuni tratti di marciapiede dissestati	n	Via Siracusa: tratto buio di marciapiede adiacente la recinzione del tiro a segno.	c		s	n	percorso tattile tra le chiese di Sacra Famiglia e Madonna Incoronata.	n	Piazza Napoli Purtroppo non risulta possibile raggiungere il centro con mezzi pubblici attraverso piazzale Savonarola/Corso Milano, dove diversi residenti hanno interessi (e anche il medico di base).
40 C2	San Carlo	marciapiedi, pasaggi pedonali	c		n	scuole, parchi	s	n	mappe tattili, pedane, pedane mobili, segnalatori acustici	n	scuole
41 06 mail	Centro storico	scalini, archetti dissuasori, archetti	n	Via dei Mugnai, dove sono presenti 4 scalini senza rampa e Viale Codalunga	c		s	c	stazioni e fermate autobus	c	supermercati E' necessario ridurre la conflittualità tra pedoni, carrozzine e biciclette, eliminando o diminuendo le piste ciclopedonali a uso promiscuo ed eliminando archetti dissuasori. Bisogna inoltre prevedere percorsi o corsi per mezzi su ruote dove ci sono scalini.

Credits



Wikimedia Italia ha fornito patrocinio gratuito per gli eventi di mappatura partecipata e tramite i suoi soci ha coordinato la restituzione su OSM dei risultati della mappatura.

Coordinamento del progetto di mappatura: Alessandro Sarretta



Le mappature fotografiche in continuo svolte durante i rilievi sono interamente disponibili su **Mapillary.com**.



OpenStreetMap è stata utilizzata sia come database di estrazione ed inserimento dei dati relativi all'accessibilità dei percorsi, sia come sfondo cartografico di tutti gli elaborati di analisi e di progetto.



Le principali applicazioni utilizzate per la mappatura e la successiva restituzione sono **OsmAnd, Josm, FieldPapers, QGIS**.



Field Papers



L'analisi sugli edifici comunali e la compilazione delle schede di rilievo sugli edifici di competenza comunale è a cura del Servizio Edilizia Pubblica, responsabile arch. Stefano Benvegnù.

Il percorso di partecipazione (incontri e mappature) è stato possibile grazie alla collaborazione vivace e attiva delle Consulte.

L'immagine di copertina "Padova+accessibile" è a cura dell'arch. Alberto Marescotti e di Sinfonia srl, che ha curato la comunicazione del progetto.

Le indicazioni per le aree verdi contenute nelle norme di piano sono strutturate sulla base della pubblicazione "Parco inclusivo Sensoriale in Via Siena", a cura dell'ing. Silvestrini per la fondazione Robert Hollman.

Fonti documentazione fotografica: Mapillary.com; le altre foto sono scattate dal gruppo di lavoro e dai partecipanti agli incontri e alle mappature.

Tutti i testi sono editati con font ad alta leggibilità: OpenDyslexic ® , Leggimi ® .

E' disponibile su richiesta la versione solo testuale dell'intero documento per agevolarne la lettura mediante lettori digitali.

Un ringraziamento di cuore a tutte le persone e alle associazioni che, a vario titolo, hanno partecipato alla redazione del PEBA.

Lungo questo percorso abbiamo incontrato tante persone positive, animate da entusiasmo e buona volontà, che insieme a noi si sono messe in gioco per imparare a percepire e vivere i luoghi in modo inclusivo.

Il presente documento, i suoi allegati e tutta la documentazione del PEBA sono rilasciati con licenza Creative Commons Attribution 4.0. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.it>





Assessore ai lavori pubblici:

Andrea Micalizzi

Consigliere con delega all'accessibilità
e alla vita indipendente:

Paolo Sacerdoti

Responsabile del procedimento:

Massimo Benvenuti

Responsabile di progetto:

Alberto Marescotti

Progettista incaricato:

Elena De Toni

Collaboratori:

Rachele Amerini

Piero Maritan