



# COMUNE DI MASER(TV)

## PIANO ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

### RELAZIONE GENERALE

Dicembre 2022



Il Sindaco: Dott. **Claudia Benedos**

Il Dirigente "Ufficio Tecnico – Urbanistica – Edilizia Privata": Dott. Arch. **Trinca Elisabetta**

Professionista Incaricato: Studio di Architettura Stefano Maurizio (VE)

Collaboratori: Sandro Covis, Eros Gaetani, Pietro Zotti

## INDICE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>SOGGETTI COMPETENTI E OBIETTIVI DEL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.) .....</b>	<b>4</b>
<b>LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....</b>	<b>5</b>
<b>LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA .....</b>	<b>6</b>
<b>MODALITÀ DI LAVORO .....</b>	<b>7</b>
<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....</b>	<b>9</b>
<b>AMBITO EDILIZIO .....</b>	<b>10</b>
<b>AMBITO URBANO.....</b>	<b>10</b>
<b>PLANIMETRIE DI INQUADRAMENTO .....</b>	<b>12</b>
<b>IMPOSTAZIONE DEL PIANO.....</b>	<b>16</b>
MODALITÀ DI LAVORO   SVOLGIMENTO DELL'INCARICO .....	16
A. <i>Progettazione del programma informatico.....</i>	17
B. <i>Indagine conoscitiva della realtà territoriale.....</i>	19
C. <i>Partecipazione.....</i>	19
D. <i>Analisi degli edifici e dei percorsi.....</i>	19
E. <i>Proposte specifiche, in loco, atte all'eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale, con stima dei costi.....</i>	25
F. <i>Individuazione delle priorità di intervento .....</i>	25
G. <i>Elaborazione dei dati in formato grafico-descrittivo.....</i>	26
H. <i>Stralci ipotizzati.....</i>	26
I. <i>Relazione Generale .....</i>	27
J. <i>Formazione dei tecnici .....</i>	29
<b>RILIEVO, LA SITUAZIONE GENERALE EMERGENTE.....</b>	<b>29</b>
<b>AMBITO EDILIZIO .....</b>	<b>30</b>
<b>AMBITO URBANO.....</b>	<b>39</b>
<b>STIME COMPLESSIVE DEI COSTI D'INTERVENTO .....</b>	<b>50</b>
AMBITO EDILIZIO.....	50
AMBITO URBANO.....	50

# **PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE PER L'ACCESSIBILITÀ URBANA**

**REDATTO AI SENSI DELLE L. 41 DEL 28/02/1986, L. 104  
DEL 5/02/1992, L.R. 16 DEL 12/07/2007 E D.G.R.V.  
841/2009**

La presente relazione viene trasmessa alla Comune di Maser (TV) "Ufficio Tecnico – Urbanistica – Edilizia Privata" della Comune di Maser in occasione della consegna dell'incarico di cui alla determinazione del Responsabile del Settore Dott. Arch. Trinca Elisabetta | CIG: Z8F3662100.

Il materiale in consegna è relativo alla redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), che consta dell'analisi dello stato di fatto degli edifici pubblici e di alcuni tratti urbani della Comune e delle frazioni del Comune di Maser, della rilevazione delle barriere architettoniche ivi presenti, delle relative proposte di soluzione con stima dei costi, priorità di intervento e ipotesi di suddivisione in stralci.

---

## **PREMESSA**

---

Coerentemente con le politiche e le azioni promosse dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) attraverso la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (I.C.F.) del 2001, con la Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 13 Dicembre 2006, ratificata dall'Italia con Legge n. 18 del 3 Marzo 2009, con i Sette Principi dell'Universal Design, con le normative nazionali e le normative della Regione Veneto in materia di accessibilità, nel caso specifico il D.G.R.V. n. 841 del 31 Marzo 2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)", si rende sempre più necessario porre l'attenzione sulle persone e sulle loro funzionalità in relazione all'ambiente fisico in cui queste si trovano. Il notevole aumento dell'età media

della popolazione induce a riflessioni concrete sull'approccio metodologico da parte di istituzioni, imprese e del mondo economico al fine di dare risposte efficienti alle nuove esigenze che questa platea di utenti presentano.

Investire, con coerenza, sulla qualità della vita delle persone e sulla loro autonomia, in particolare modo sulla qualità della vita degli individui che rientrano nella così detta "utenza debole" (bambini, anziani e persone con disabilità) significa operare scelte mirate e attente, dettate da un approccio che prenda in considerazione i molteplici aspetti che influenzano le dinamiche di vita di ciascun individuo.

La qualità di vita dei cittadini nel contesto urbano si misura, infatti, analizzando diversi indicatori, uno dei quali è la mobilità pedonale. Le Amministrazioni Pubbliche hanno il compito, dunque, di garantire la piena fruibilità in autonomia, comfort e sicurezza da parte di tutti, dei percorsi urbani, degli edifici e dei servizi annessi.

Le barriere architettoniche, definite dalla normativa vigente come tutti quegli elementi che limitano e/o impediscono la percezione, la riconoscibilità, l'orientamento, la comunicazione, l'utilizzo di oggetti e l'accessibilità dell'ambiente in modo sicuro ed autonomo da parte dell'utenza, qualunque sia la condizione fisica o mentale della stessa, sono ancora oggi largamente presenti nelle nostre città.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, introdotto per la prima volta in Italia con la legge finanziaria n. 41/1986, successivamente richiamato e disposto dalla Legge quadro n.104/1992, è lo strumento che gli Enti Pubblici hanno a disposizione per monitorare, progettare e pianificare gli interventi finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche allo scopo di raggiungere la migliore fruibilità possibile, in condizioni di comfort e sicurezza, dei percorsi urbani, degli edifici e degli spazi pubblici per tutti i cittadini.

---

## **SOGGETTI COMPETENTI E OBIETTIVI DEL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.)**

---

I soggetti competenti all'adozione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche sono le Amministrazioni Pubbliche in possesso o con la

disponibilità di edifici pubblici esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni di cui al D.P.R. 503/96 e successive modifiche ed integrazioni, nonché degli spazi esterni urbani da rendere accessibili ai sensi dell'art. 24, comma 9, della L.05.02.1992, n.104.

Gli obiettivi del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche sono quelli di garantire l'accessibilità e la visitabilità di edifici pubblici e di spazi urbani, e di garantire, quindi, il raggiungimento del miglior grado di mobilità, in autonomia, sicurezza e comfort di tutte le persone nell'ambiente costruito.

---

## LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

---

L'analisi dell'evoluzione legislativa in materia di progettazione accessibile conduce ai primi anni Settanta ma, se si restringe l'ambito di interesse al PEBA, è sufficiente fare riferimento alla Legge 28/02/1986 n.41 che all'art. 32 stabilisce l'obbligo per le Amministrazioni Pubbliche di adottare i Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche. Successivamente, con la Legge 05/02/1992 n.104, viene ribadito l'obbligo di redigere il PEBA da parte dei Comuni, che sono tenuti ad integrarlo con studi relativi agli spazi urbani e alla previsione di percorsi pedonali accessibili, ponendo l'attenzione anche alla presenza di ostacoli come la segnaletica per la mobilità delle persone con disabilità visive.

La **Regione Veneto**, nel 2007, ha emanato una Legge Quadro in tema di accessibilità, la Legge Regionale 12/07/2007 n.16 "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche".

Ai sensi di questa normativa, negli anni successivi, la Regione emanerà una serie di D.G.R. (Decreti di Giunta Regionale) applicativi dei vari aspetti della progettazione accessibile. Tra questi D.G.R. si evidenziano il D.G.R. 841 del 31 marzo 2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)", che stabilisce la modalità di presentazione e le modalità di approvazione dei P.E.B.A., unificando i criteri in tutta la Regione. Viene pubblicato, successivamente, il D.G.R. 1428 del 6 settembre 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, redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della LR 12/07/2007 n. 16", che stabilisce i nuovi criteri di progettazione negli edifici

residenziali privati e negli edifici e spazi aperti al pubblico. Quest'ultimo Decreto è stato preso come riferimento metodologico **tecnico-culturale** anche per quanto riguarda gli spazi pubblici nei casi di nuova progettazione, nonostante il campo di applicazione riguardi il privato e il privato aperto al pubblico. Le prescrizioni tecniche del presente decreto, infatti, differiscono dal punto di vista prestazionale dalla normativa nazionale. Si riporta, a titolo di esempio, il criterio di progettazione per il superamento dei dislivelli attraverso le rampe inclinate, per le quali la pendenza longitudinale massima viene indicata al 5% rispetto all'8% ammesso dalla Legge 503/96.

---

## LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA

---

Le Amministrazioni Pubbliche, grazie alle diverse tipologie di strumenti di pianificazione a loro disposizione, attraverso il raccordo tra i diversi Piani e attraverso la programmazione attenta e specifica degli interventi che scaturiscono da questi, possono operare su più livelli per garantire una fruizione dello spazio urbano quanto più autonoma possibile, sicura e agevole per la maggior parte delle persone.

Le azioni promosse dagli Enti Pubblici, che determinano gli insediamenti produttivi, abitativi, socio-relazionali e la mobilità pedonale, se messe in relazione tra loro in modo oculato e omogeneo, qualificano lo sviluppo del territorio, garantendone in primis la **piena accessibilità**, intesa non solo come mera eliminazione degli ostacoli presenti ma processo qualificante che migliora il costruito per tutti.

Le azioni finalizzate all'adeguamento parziale, con interventi "a macchia di leopardo", solitamente messi in atto in caso di emergenza, comportano costi maggiori e minori benefici; l'esperienza in materia ha invece dimostrato che solo interventi predeterminati da un progetto specifico, unitario e globale possono garantire un buon rapporto costi/benefici per tutta la comunità.

Investire in maniera attenta sul tema dell'accessibilità, operando quindi scelte che garantiscono l'autonomia, il comfort e la sicurezza delle persone, ha una incidenza positiva sui costi sociali.

Poiché tutte le attività svolte dalle persone, in qualsiasi condizione e in qualsiasi fase della loro evoluzione esse si trovino, hanno bisogno di luoghi, spazi e

strutture adeguati alle funzioni da svolgere e, in particolar modo, ai loro bisogni, sarà necessario che questi luoghi, spazi e strutture siano tali da favorire l'espletamento delle attività, delle relazioni e della partecipazione di chiunque. Investire, dunque, in una progettazione attenta ed oculata ai bisogni reali delle persone, mettendo al centro l'accessibilità e considerandola come fulcro e motore propulsore, vuol dire investire in progetti sostenibili a lungo termine per un benessere ambientale diffuso.

Il PEBA può, quindi, essere considerato come volano per azioni efficaci e concrete di recupero del territorio costruito e di rigenerazione urbana. Può, inoltre, essere considerato come strumento generatore di una oculata programmazione urbanistica volta a fornire ai cittadini un reale benessere ambientale.

Per lo sviluppo di una ottimale programmazione urbanistica sono necessari due tipi di approccio:

1. culturale, inerente alla formazione e all'aggiornamento professionale, in particolar modo sulle tematiche dell'accessibilità, dei tecnici e dei progettisti, siano essi delle pubbliche amministrazioni, direttamente e non coinvolti nel P.E.B.A., siano essi esterni alle pubbliche amministrazioni, questo, per garantire un "dialogo" alla pari tra i vari soggetti;
2. metodologico, inerente alla modalità di pianificazione integrata degli interventi. La metodologia utilizzata per lo sviluppo dei P.E.B.A, infatti, può diventare una "prassi" per le amministrazioni. L'Ufficio Tecnico, acquisendo informazioni dal Piano suddetto, e utilizzando gli strumenti informatici forniti, può innescare interventi a cascata che siano la diretta conseguenza del P.E.B.A. stesso. Le Amministrazioni potrebbero, quindi, applicare un modus operandi, già consolidato e validato, per ampliare, per esempio, gli stralci di intervento di altre aree non incluse nel presente PEBA.

---

## MODALITÀ DI LAVORO

---

Come previsto dalla normativa di riferimento, gli ambiti di intervento del PEBA sono due:

- l'ambito edilizio;
- l'ambito urbano.

Per la redazione del presente Piano si è tenuto in considerazione il principio di sistema nel quale i due ambiti entrano in relazione. In questo sistema elemento fondante è la connessione delle diverse unità edilizie attraverso i percorsi urbani. Lo svolgimento del Piano è stato contraddistinto dalle seguenti fasi operative:

- inquadramento e analisi conoscitiva del contesto urbano;
- individuazione, in accordo con l'amministrazione Comunale, degli edifici pubblici da analizzare e rilevare;
- individuazione dei tratti urbani di collegamento tra gli edifici pubblici individuati, al fine di creare una rete funzionale di percorsi pedonali;
- rilievo delle barriere architettoniche degli edifici pubblici e degli ambiti urbani individuati;
- verifica della presenza di associazioni di categoria all'interno del territorio comunale;
- progettazione degli interventi con stima dei costi;
- individuazione delle priorità di intervento attraverso l'analisi delle caratteristiche intrinseche ed estrinseche peculiari di ogni tratto urbano e di ogni edificio analizzati;
- restituzione delle informazioni raccolte sotto forma di fascicoli PDF suddivisi per ogni singolo tratto urbano e edificio;
- La modalità e la metodologia di lavoro adottate fanno sì che si possa garantire un'alta qualità del lavoro restituito per:
  - gli strumenti informatici specifici messi a punto per la rilevazione;
  - la preparazione dei tecnici incaricati;
  - la tipologia di rilevazione effettuata in campo (barriera per barriera, con specifiche tecnologie, e restituzione degli interventi con stima dei costi di intervento);
  - la possibilità da parte delle amministrazioni di utilizzare, nel tempo e in modo dinamico, il programma informatico consegnato.

Si fa presente che, a differenza di quanto previsto dalle schede dell'allegato A del D.G.R. 841 del 31 marzo 2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)", non si è proceduto con la restituzione delle informazioni sul grado di accessibilità complessiva "a semaforo" (accessibile, parzialmente accessibile, non accessibile) poiché in tale metodologia è insito un giudizio espresso in modo soggettivo.



Seguendo i principi dell'I.C.F., infatti, ciascun individuo ha caratteristiche, potenzialità e funzionalità proprie, diverse da chiunque altro, messe in relazione all'ambiente costruito. Si è, pertanto, impossibilitati nel dare "giudizi" soggettivi sul "cosa sia accessibile", e soprattutto "accessibile per chi". La metodologia adottata, pertanto, è quella di una "rilevazione oggettiva" del costruito, attraverso la lettura dalle barriere, individuate attraverso la conoscenza e la sensibilità acquisite dagli operatori sulle tematiche trattate, con una restituzione delle soluzioni suggerite per l'eliminazione delle criticità individuate, con relativa stima dei costi.

---

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

---

Il presente Piano ha interessato la rilevazione di 16 edifici di proprietà comunale e 24 unità urbane che, nel loro complesso, hanno uno sviluppo lineare di circa 10 km. E' da considerare che, per alcuni tratti, il rilievo ha riguardato entrambi i lati della strada, oltre che alcune aree come piazze o parcheggi.

L'area urbana analizzata si sviluppa lungo via Bassanese e, per un piccolo tratto ad est, via Cornuda. Le frazioni analizzate comprendono, da est a ovest, Muliparte, Coste e Crespignaga, oltre al centro cittadino di Maser. Si è deciso di analizzare parte della frazione di Muliparte per comprendere all'interno del PEBA anche la Villa e il Tempietto Barbaro, con relativi parcheggi.

Tale strada è mediamente trafficata, con veicoli che vi procedono a una velocità massima di 50 km/h. Soprattutto in corrispondenza di incroci o di strettoie si percepisce una sensazione di insicurezza, vista la carenza di percorsi protetti o attraversamenti pedonali dotati di impianto semaforico adeguato.

Il terreno è prevalentemente pianeggiante ma, a nord, sale seguendo le pendici dei Colli Asolani. Alcuni edifici analizzati si trovano lungo le vie che salgono il pendio, come la Baita degli Alpini e l'Oratorio San Vettore, entrambi nella frazione di Coste.

Frazione ulteriore, sita poco meno di 3 km più a sud rispetto via Bassanese, è Madonna della Salute. Si sviluppa lungo un tratto urbano principale, via Cornuda, strada a doppio senso di marcia poco trafficata ed inserita in un ambiente di campagna.

In generale si è operato analizzando i tratti urbani del territorio che connettono, tra loro, come una sorta di ragnatela, tutti gli edifici pubblici.

Edifici analizzati ma non connessi con il tessuto urbano rilevato, poiché posti in luoghi isolati, sono il cimitero di Crespignaga, il magazzino comunale di Maser e i già citati Baita degli Alpini e Oratorio San Vettore di Coste.

## AMBITO EDILIZIO

Si riporta di seguito l'elenco delle unità edilizie che sono state oggetto di analisi e rilievo del PEBA

ID	NOME	INDIRIZZO	FRAZIONE
1	Fabbricato ex "AVIS"	Via Montegrappa 4-6	Maser
2	Fabbricato Polifunzionale - Municipio	Piazzale Municipio 1	Maser
3	Biblioteca	Piazzale Municipio 10	Maser
4	Sede Alpini Maser	Via Callesella 8	Maser
5	Scuola Elementare "A. Palladio"	Via Callesella 6	Maser
6	Scuola "P. Veronese" e Palestra	Via Motte 43	Maser
7	Palamaser	Via Motte 22	Maser
9	Impianti Sportivi Crespignaga	Via San Giacomo	Crespignaga
10	Impianti Sportivi Madonna della Salute	Via Cornaro 2/a - 2/b	Madonna della Salute
11	Magazzino Comunale	Via Roccoler 2/b	Area Industriale
12	Ex Scuola di Coste	Via Bassanese 190	Coste
13	Baita Alpini Coste	Via San Vettore 47	Coste
14	Oratorio San Vettore	Via San Vettore	Coste
15	Cimitero di Coste	Via Aldo Moro	Coste
16	Cimitero di Crespignaga	Via Sacconi	Crespignaga
17	Cimitero di Maser	Via Callesella	Maser

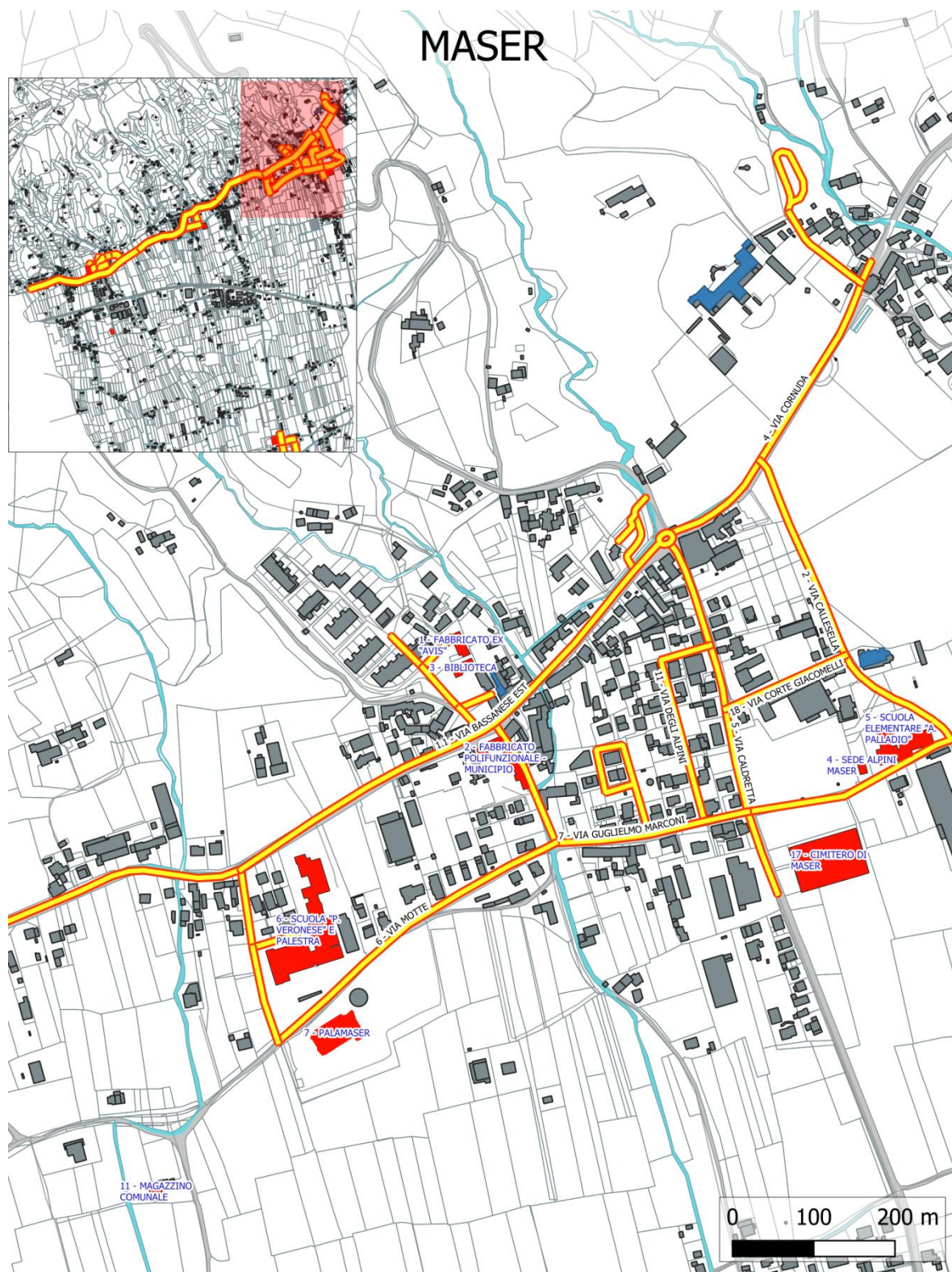
## AMBITO URBANO

Si riporta di seguito l'elenco dei tratti urbani che sono state oggetto di analisi e rilievo del PEBA. Via Bassanese, il tratto urbano che collega Maser, Coste e Crespignaga, è stata suddivisa in tre parti, vista la sua lunghezza.

ID	NOME
1.1	Via Bassanese est
1.2	Via Bassanese centro
1.3	Via Bassanese ovest
2	Via Callesella
3	Via Chiesa
4	Via Cornuda

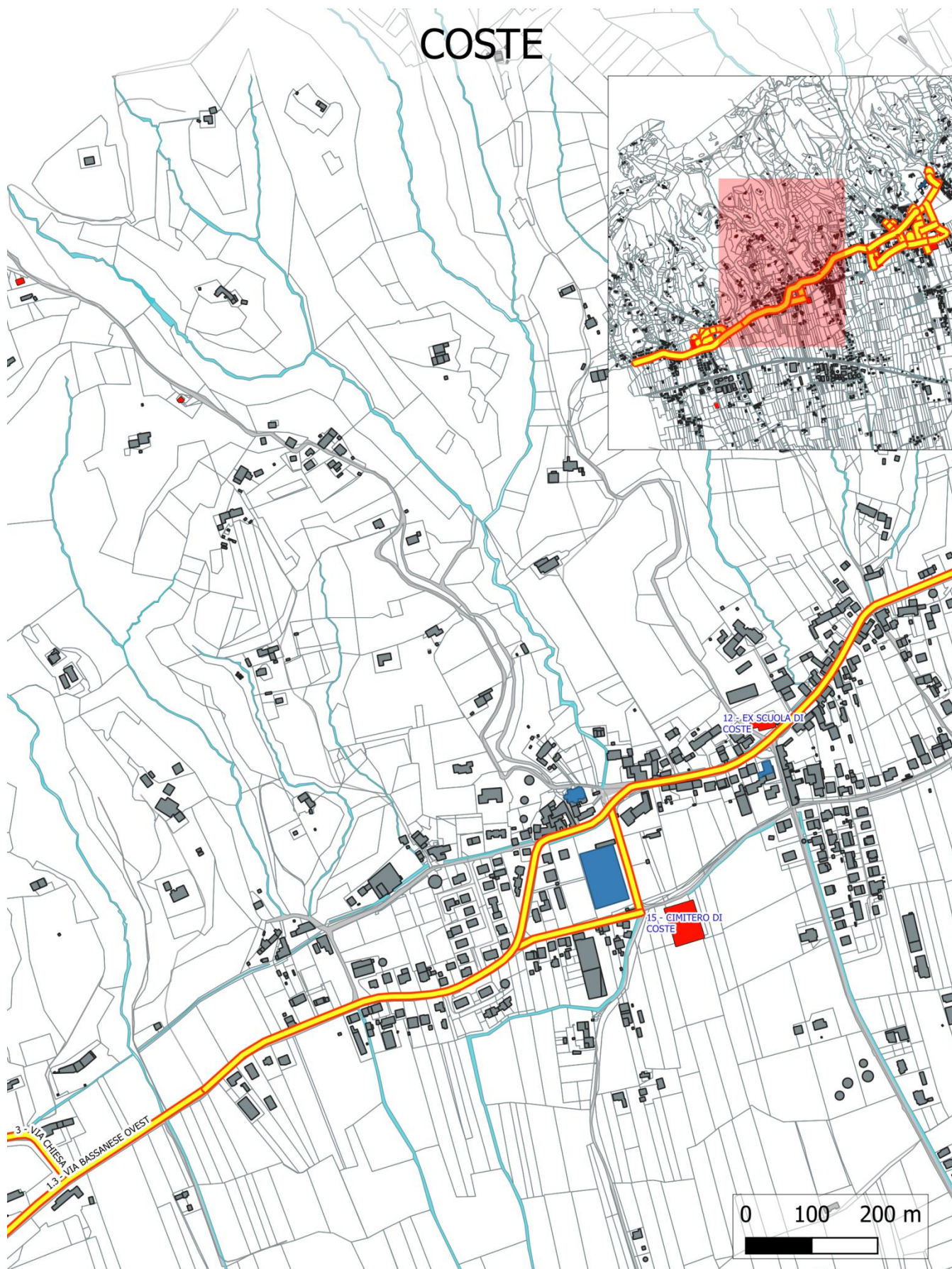
5	Via Caldretta
6	Via Motte
7	Via Guglielmo Marconi
8	Via Mulino
9	Via Cornaro
10	Via Madonnetta
11	Via degli Alpini
12	Via Monte Grappa
13	Via San Giacomo
14	Via Angelo Rossetto
15	Via Ermenegildo Metti
16	Via Don Pasquale Borsato
17	Via Barbaro
18	Via Corte Giacomelli
19	Piazza Roma
20	Piazza Bolzon
21	Via Montello
22	Via P. Veronese
23	Via Alcide De Gasperi
24	Parcheggio Impianti Sportivi Crespignaga

## PLANIMETRIE DI INQUADRAMENTO

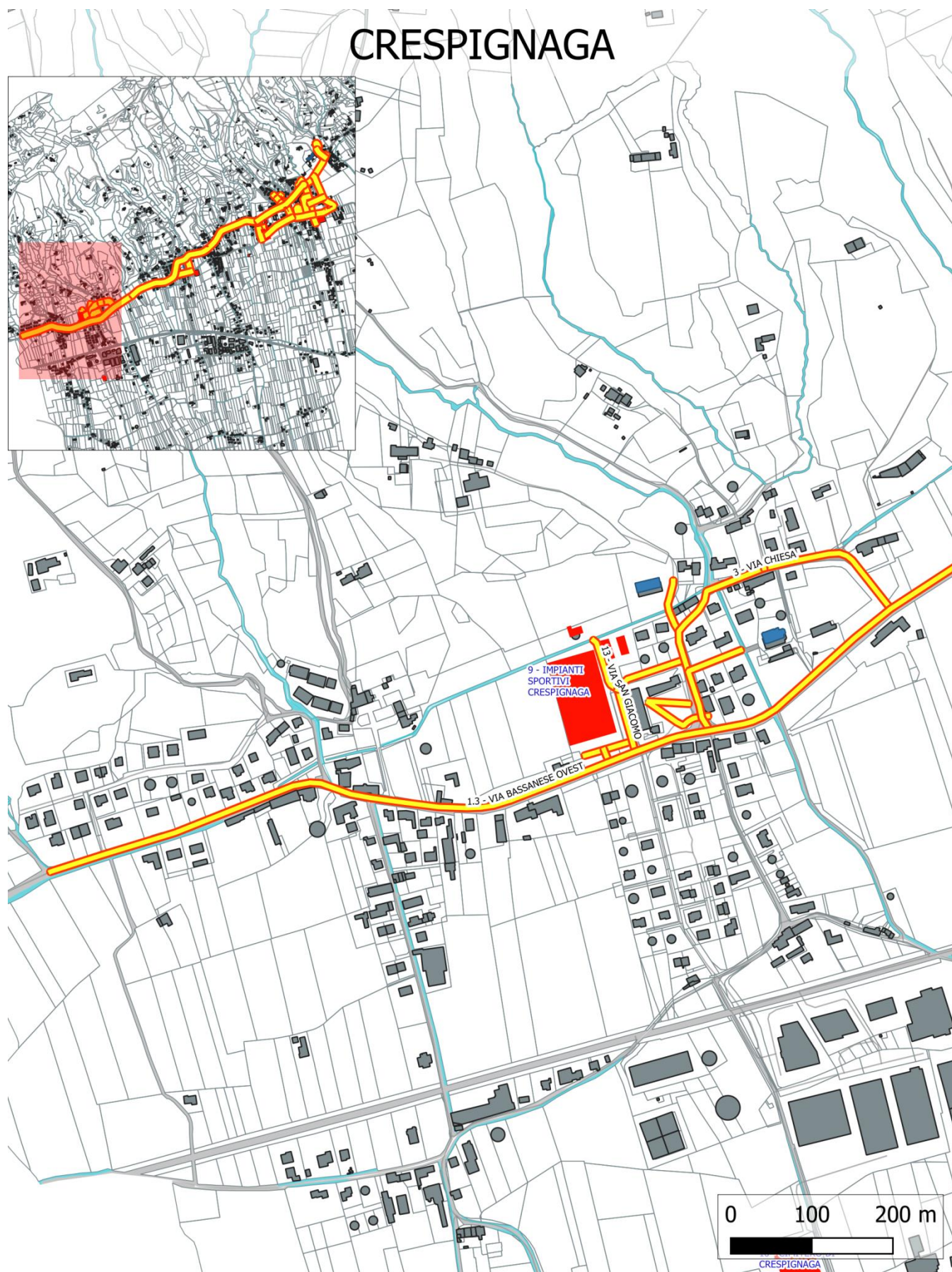




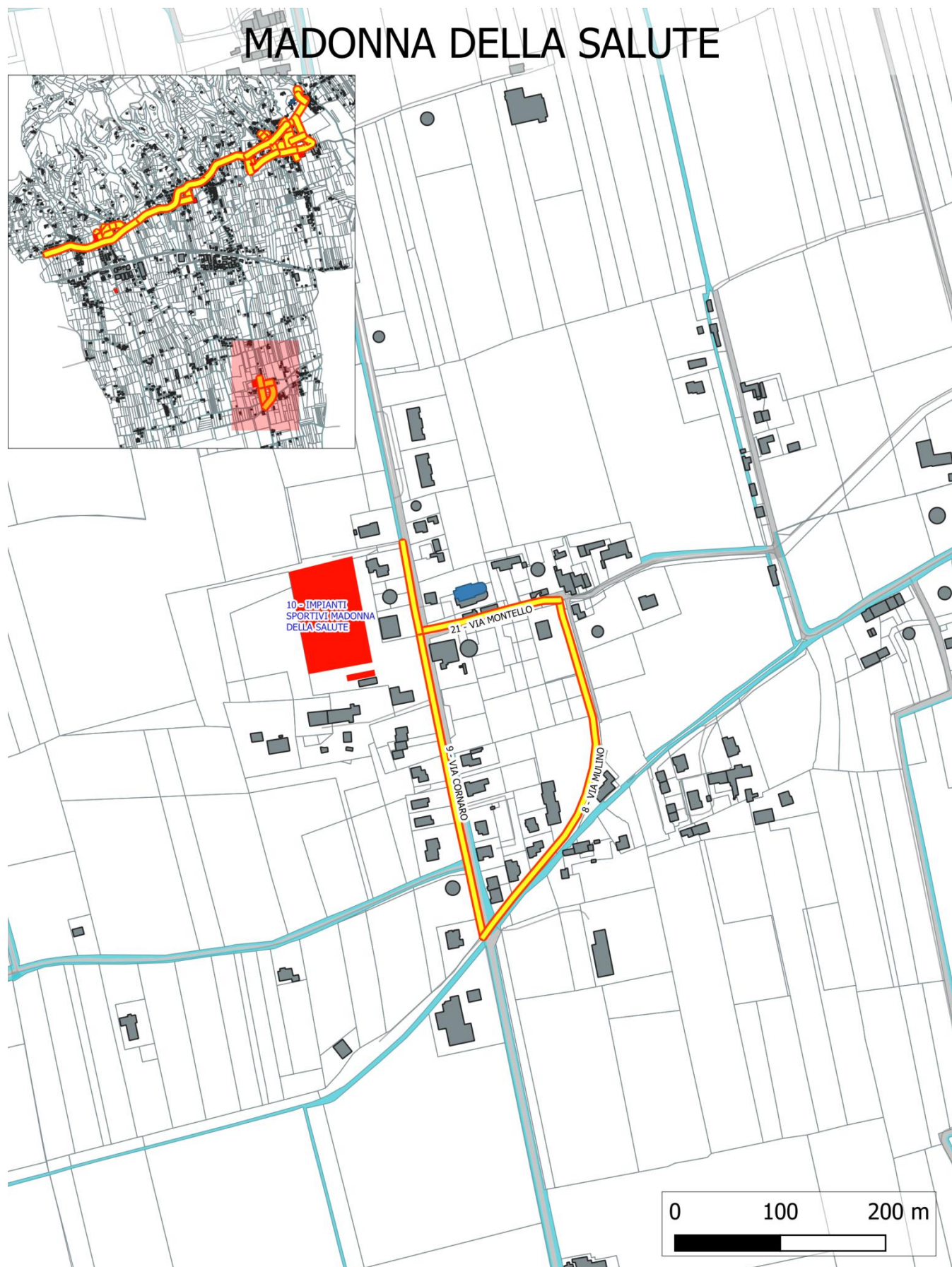
## COSTE











---

## IMPOSTAZIONE DEL PIANO

---

### Modalità di lavoro | svolgimento dell'incarico

Le fasi operative del presente Piano sono state caratterizzate dall'utilizzo di diversi strumenti informatici, riconoscendone le versatili potenzialità per il rilievo, per la restituzione e per la successiva gestione dei dati in forma dinamica.

Gli strumenti informatici utilizzati sono principalmente due:

1. Un applicativo per la gestione del data base, sviluppato su piattaforma Filemaker Pro, progettato ad hoc ed utilizzato nella fase di rilievo dopo essere stato installato su alcuni tablet;
2. Un applicativo GIS installato su tablet in fase di rilievo sul campo, i dati raccolti in formato shape collocati geograficamente in modo preciso potranno essere successivamente caricati sul Sistema Informativo Territoriale (S.I.T.) Comunale, permettendo all'amministrazione di incrociarli con gli altri tematismi in suo possesso.

Le attività operative per lo svolgimento dell'incarico sono state le seguenti:

- A. Progettazione** e implementazione nei vari dispositivi degli applicativi informatici;
- B. Indagine** conoscitiva della realtà territoriale, attraverso riunioni e scambio di informazioni con l'amministrazione comunale;
- C. Analisi** degli edifici e dei percorsi pedonali individuati, con rilevazione delle barriere e delle criticità fonte di disagio e pericolo;
- D. Proposte** specifiche, in loco, atte all'eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale, con stima dei costi;
- E. Individuazione delle priorità** di intervento, attraverso l'analisi delle caratteristiche intrinseche ed estrinseche sia per l'ambito edilizio che per quello urbano;
- F. Elaborazione dei dati** in formato grafico-descrittivo, produzione di fascicoli che raccolgono per singola unità edilizia ed urbana tutte le criticità rilevate;



**G. Verifica** e simulazione teorica del grado di accessibilità conseguibile in relazione agli stralci ipotizzati;

**H. Stesura della relazione** finale per l'approvazione del P.E.B.A.;

**I. Formazione dei tecnici** preposti all'uso e all'aggiornamento del software che gestisce il P.E.B.A.

#### ***A. Progettazione del programma informatico***

Per le fasi di rilievo si è utilizzato un applicativo sviluppato dai professionisti incaricati, sviluppato utilizzando la piattaforma Filemaker Pro; il data base fornisce all'operatore sul campo, durante il rilievo, una lista ragionata delle possibili barriere rilevabili e contemporaneamente gli suggerisce le soluzioni per eliminarle. Una volta selezionata la barriera con la relativa soluzione, scelto il materiale e indicate le misure, il sistema in automatico restituisce una stima di massima per l'esecuzione dell'intervento, l'operazione di rilievo è completata con lo scatto di una fotografia della criticità. Ogni criticità così rilevata avrà un codice numerico univoco che la identifica.

Il codice univoco riportato nel data base viene a questo punto inserito in una mappa georeferenziata utilizzando una simbologia codificata che può rappresentare tre elementi: punto, linea o poligono. Gli elementi grafici georeferenziati saranno collegati, in fase di rielaborazione, al data base in modo che gli stessi una volta interrogati possano restituire tutte le informazioni raccolte.

I dati cartografici uniti alle informazioni del data base possono essere facilmente implementati nel Sistema Informativo Territoriale utilizzato dall'amministrazione comunale (S.I.T.). Tutti i dati del P.E.B.A. potranno, così, essere a disposizione dei tecnici Comunali che utilizzano il S.I.T., ponendo allo stesso delle "domande intelligenti", "QUERY", potranno ottenere una lettura sempre diversa in base alle esigenze.

Sarà possibile gestire e programmare gli interventi, anche in relazione ad altri compartimenti di gestione del territorio, quali la viabilità, i trasporti pubblici, le infrastrutture (reti tecnologiche), ecc.

Grazie alle caratteristiche esplorative dei programmi, sarà possibile compiere analisi topologiche e statistiche, con le quali evidenziare:

- la priorità degli interventi, con la classificazione dei percorsi e delle aree in cui intervenire;
- i vincoli tecnologici, che si traducono in incrementi di spesa nell'esecuzione dei lavori;
- la pianificazione dell'impiego delle risorse finanziarie dell'amministrazione, tenendo conto della programmazione già prevista in altri settori, quali la viabilità o lavori di scavi per ripristino della rete fognaria, elettrica, illuminazione pubblica, installazioni di nuove reti per la comunicazione via cavo. Sarà, possibile evidenziare con un tematismo la porzione di territorio oggetto del Piano che rientra nella programmazione di altri interventi, così da poter scorporare la spesa prevista dal piano stesso (utilizzando il S.I.T.);
- interrogazione, individuazione planimetrica, visualizzazione e stampa delle schede di analisi relative l'accessibilità.

Sarà possibile interrogare il sistema secondo criteri prestabiliti di tipo qualitativo (via, edificio e sue funzioni presenti, tipologia di ostacolo, tipologia di intervento), quantitativo (larghezza, lunghezza, dislivello dei percorsi, quantità, costi stimati), intersezione e combinazione dei criteri elencati.

Le informazioni sono completate da un corredo esaustivo di immagini associate alle entità grafiche oppure alle schede opportunamente implementate per la visualizzazione puntuale dell'ostacolo e dell'edificio.

L'Ufficio Tecnico, inoltre, attraverso Filemaker Pro e il file in GIS, potrà gestire il Piano di Abbattimento delle Barriere Architettoniche nei seguenti modi:

- attraverso un vincolo economico, richiedendo tutti gli interventi rientranti all'interno di un determinato range di spesa;
- attraverso una sequenza temporale, ordinando i percorsi in base al valore degli stralci proposti;
- attraverso tipologie di intervento, mediante la ricerca di una specifica criticità/problematica;
- attraverso l'emergenza sopravvenuta per cause non dipendenti dal programma amministrativo.

Le indicazioni suggerite nel Piano definiscono, quindi, le caratteristiche funzionali e prestazionali di orientamento generale (una sorta di "guida") per i progetti definitivi ed esecutivi.

### ***B. Indagine conoscitiva della realtà territoriale***

Quando si affronta la problematica dell'abbattimento delle barriere dello spazio costruito diventa assolutamente indispensabile conoscere la realtà sociale, produttiva e progettuale del territorio in esame. Occorre conoscere, quindi, l'utenza interessata e le necessità primarie di questa, i luoghi di interesse pubblico, i luoghi d'interesse commerciale, amministrativo, ricreativo e sociale, i principali assi della mobilità, lo stato di manutenzione dei luoghi e dei percorsi, l'intensità del traffico pedonale. Tutti questi elementi sono utili sia per le fasi di rilievo sia per le fasi successive di restituzione e analisi dei dati come, per esempio, per la fase di indagine delle priorità -dirette o indirette- finalizzata alla scelta e alla riqualificazione degli edifici e dei percorsi pedonali.

### ***C. Partecipazione***

Successivamente all'adozione in giunta, cittadini e associazioni potranno presentare le loro osservazioni per migliorare, correggere ed esprimere valutazioni in riferimento al Piano stesso.

### ***D. Analisi degli edifici e dei percorsi***

#### **Ambito edilizio**

Il rilievo delle barriere architettoniche presenti negli edifici di proprietà comunale ha riguardato: 2 scuole (di cui una non utilizzata), 3 impianti sportivi, sedi degli alpini, 2 fabbricati che ospitano diverse funzioni, tra cui biblioteca e sede di associazioni, 1 oratorio, 1 magazzino comunale, la sede del municipio e un edificio attualmente chiuso al pubblico e in cattivo stato di manutenzione che ospitava la sede dell'Avis.

L'analisi degli edifici è caratterizzata da una verifica dell'accessibilità dei percorsi interni ed esterni, dei collegamenti verticali, della presenza di dotazioni necessarie e spazi sufficienti.

Generalmente, negli edifici a più piani è stata rilevata una carenza di impianti di sollevamento verticale, impedendo quindi di accedere al livello superiore. In edifici come la scuola media P. Veronese, l'ex scuola di Coste e la Biblioteca, molto utilizzati dalla cittadinanza, infatti, non sono presenti ascensori. Lo storico edificio comunale, che ospita il Municipio, è l'unico in cui sia stato installato un ascensore, permettendo al pubblico e ai lavoratori di accedere a tutti i piani.

Nemmeno il Palamaser, sede della palestra coperta Comunale, è dotato di ascensore per collegare il piano terra (accoglienza e bar) con l'interrato (spogliatoi, campo da gioco e parcheggio accessibile). Esternamente è comunque presente una lunga rampa che permette di accedere al livello inferiore. Tale edificio è di recente costruzione ed è caratterizzato da diversi interventi interessanti legati all'accessibilità. Si segnala infatti la presenza (unica all'interno comunale) di una segnaletica tattile di orientamento esterna per orientare i pedoni non vedenti o ipovedenti dall'attraversamento pedonale all'ingresso dell'edificio. Si ritiene però sia un intervento realizzato in maniera scorretta: la larghezza ed il rilievo eccessivo impediscono una facile percorrenza del marciapiede da persone che si spostano in sedia a rotelle, inoltre non è necessario che la segnaletica proceda lungo tutto il percorso pedonale, in quanto gli utenti non vedenti possono utilizzare come linea guida naturale la cordonata in calcestruzzo. Si suggerisce quindi di inserire una segnaletica tattile in corrispondenza dell'attraversamento (intercettazione + pericolo valicabile) e di intercettazione in corrispondenza dell'ingresso. La segnaletica di pericolo valicabile deve essere profonda 40 cm, l'intercettazione larga 60 cm. All'interno del Palamaser si è rilevata anche la presenza di targhe tattili con scrittura braille in rilievo indicanti le destinazioni d'uso degli spogliatoi. I servizi igienici al piano terra e in ogni spogliatoio sono accessibili e ognuno di loro presenta le dotazioni necessarie.



*Palamaser- segnaletica tattile a rilievo, in braille, con indicazione della destinazione d'uso*

---

Non tutto il Palamaser però, purtroppo, risulta fruibile, poiché delle infiltrazioni hanno costretto la chiusura di alcuni ambienti.

Si segnala la presenza di pavimentazione poco accessibile in ghiaio sciolto in corrispondenza di percorsi di accesso o parcheggi esterni di alcuni edifici. I tre cimiteri analizzati, di Coste, Crespignaga e Maser, presentano dei percorsi con pavimentazione accessibile in massello autobloccante che però non collegano tutte le tombe, il resto della pavimentazione è infatti in ghiaio sciolto.

Si consiglia di sostituire nel corso del tempo questo materiale con dello spaccato di roccia compattato oppure con del materiale miscelato con uno stabilizzante ecocompatibile reversibile. Questo tipo di intervento favorirebbe una fruibilità autonoma degli spazi da parte di anziani e, più in generale, persone che utilizzano ausili a ruote per la deambulazione.

In pressoché tutti gli edifici rilevati si è constatata l'assenza totale di adeguati sistemi per migliorare l'orientamento delle persone con disabilità visiva: si è proposta l'introduzione di una adeguata segnaletica tattile a pavimento e l'aggiunta di una mappa tattile agli ingressi per agevolare la creazione di quella che viene definita tecnicamente "mappa mentale" del luogo visitato. All'interno del Municipio, inoltre, si è suggerito di installare un sistema di comunicazione per non udenti con traduzione in lingua dei segni.

Nel presente Piano si sono anche segnalati alcuni ostacoli e barriere relativi all'adozione di soluzioni per l'accessibilità retaggio di approcci obsoleti alla normativa (rampe inclinate all'8% di pendenza, rubinetteria di tipo a leva lunga). Si precisa che per l'individuazione delle barriere presenti negli edifici, in particolar modo per gli elementi predisposti per il superamento dei dislivelli quali le rampe e per i servizi igienici, si è fatto riferimento anche al D.G.R. 1428 del 6 settembre 2011, che ha apportato modifiche sostanziali dal punto di vista prestazionale nella fruizione dell'ambiente costruito.

## **Ambito urbano**

Il presente Piano ha interessato una parte del territorio comunale di Maser, attraverso l'analisi ed il rilievo degli ambiti urbani che permettono la connessione per il raggiungimento degli edifici di proprietà comunale analizzati.

Le piazze di Maser e delle frazioni lungo via Bassanese hanno una pavimentazione in cubetti di porfido. Si suppone, visto l'ottimo stato conservativo generale, siano interventi relativi a meno di 20 anni fa.

La pavimentazione della piazza di Madonna della Salute invece è in asfalto ed è caratterizzata, principalmente, da una serie di parcheggi ben segnalati con verniciatura in ottimo stato.

Via Bassanese, strada più lunga e su cui si affacciano la maggior parte delle unità urbane, è caratterizzata da un percorso pedonale pressoché continuo su un lato. Essendo posto a monte, ovverosia a nord, spesso è presente della pendenza trasversale in corrispondenza dei passi carrai di accesso alle case. Nel lato opposto, in corrispondenza del centro abitato di Maser, si trova un percorso pedonale poco sicuro, in quanto risulta interrotto oppure presenta dei restringimenti eccessivi.

All'interno dei centri abitati il marciapiede assume delle conformazioni diverse: prevalentemente in rilevato, è caratterizzato da un uso misto dei materiali, soprattutto asfalto e porfido a cubetti. Nelle aree non abitate tale percorso diviene ciclopedonale con larghezza adeguata e pavimentazione in calcestruzzo e asfalto.

Via Cornaro è la via Principale di Madonna della Salute e presenta un percorso ciclopedonale protetto a raso su un lato con larghezza adeguata e, sul lato della piazza, uno rialzato in calcestruzzo. Quest'ultimo è caratterizzato dalla presenza di alcune rampe, in corrispondenza degli ingressi pedonali, con pendenza longitudinale eccessiva.

Lungo via Bassanese e via Cornaro si trovano anche le fermate del bus, le quali però risultano poco accessibili in quanto si trovano in posizione scorretta: infatti una si trova in corrispondenza di una pista ciclabile, un'altra di un attraversamento pedonale, diverse invece risultano poste lungo percorsi pedonali stretti o non segnalati.



*Via Cornaro – fermata del bus con posizionamento inadeguato, altezza insufficiente e mancanza di segnaletica tattile di orientamento*



*Piazzale Giuseppe Giusti (VI) – **esempio** di fermata posta in maniera adeguata, con altezza marciapiede corretta (circa 18 cm) e segnaletica tattile di orientamento in corrispondenza di ingresso e palina*

Si suggerisce di spostarle e, dove possibile, di rialzarle ad un'altezza di 18 cm, in modo da favorire la salita e la discesa di tutti gli utenti. In generale manca anche una segnaletica della fermata costituita da una palina ben posizionata e leggibile e dalla linea di orientamento a terra per non vedenti.

In alcuni punti è stato consigliato di inserire nuovi attraversamenti pedonali corredati da semaforo con segnaletica sonora: il traffico infatti in questa via, pur non essendo costante, è costituito da veicoli che possono arrivare fino a 50 km/h. Anche per questo si suggerisce di rendere le strade delle zone 30 in corrispondenza dei centri urbani.

Vi sono alcune strade secondarie di media importanza, in quanto servono edifici di interesse pubblico, come ad esempio via Callesella, via Caldretta e via Motte. Tali vie presentano, generalmente, in fregio agli edifici, un percorso pedonale protetto su almeno un lato. In alcuni casi si è suggerito di proteggere tali percorsi, se a raso, con un cordolo in gomma giallo (descritta anche come "sinusoide"), per aumentare la sicurezza del pedone ed aumentarne la visibilità. Molte delle vie periferiche secondarie e vicinali, invece, sono prive di percorsi pedonali protetti: in questi ambiti si è consigliato di riconfigurare la sezione stradale cercando di trovare lo spazio per dei percorsi a raso individuati a terra da una linea bianca verniciata a terra o, nel caso di strade più trafficate o caratterizzate da curve, inserendo una sinusoide gialla.

In tutto il territorio comunale si è riscontrata una carenza sistematica della segnaletica tattile a pavimento per migliorare l'orientamento delle persone con

disabilità visive, gli attraversamenti pedonali e le fermate dei bus infatti non sono segnalate.

Si suggerisce di utilizzare come tipologia di segnaletica tattile di orientamento il Loges Vet Evolution (LVE), che può anche essere in materiale termoplastico di colorazione bianca o gialla, per favorire la visibilità dell'attraversamento anche da parte delle persone ipovedenti. L'utilizzo di materiale termoplastico incollato direttamente sopra la pavimentazione (sia essa in asfalto o in materiale più nobile come il porfido) garantisce la reversibilità dell'intervento, oltre a risultare un intervento meno invasivo rispetto la messa in posa di masselli autobloccanti ad hoc.



*Palamaser/Via Motte – segnaletica tattile di orientamento posta in maniera impropria (mancanza di bolloni "pericolo valicabile" e larghezza eccessiva)*



*Via Maffei (VI) – **esempio** di segnaletica tattile di orientamento posta in maniera adeguata*

## Considerazioni finali

Il censimento effettuato ha portato, dunque, alla conoscenza e all'individuazione di tutti quegli "ostacoli", presenti sia negli edifici sia nella viabilità pedonale, evidenziandone gli aspetti quantitativi e qualitativi al fine di proporre, nella fase successiva, gli interventi per una graduale eliminazione oppure per programmare gli interventi di adeguamento. L'analisi condotta sia sullo stato della viabilità pedonale sia sullo stato degli edifici, ha preso in considerazione la totalità degli elementi ivi presenti.

Si rende noto che tutti i sopralluoghi, effettuati con gli appropriati strumenti di lavoro quali strumenti informatici, flessometri, pendenzimetri e telemetri laser,



hanno restituito una vasta gamma di casistiche che, illustrate su mappe topografiche, consentono una lettura complessiva della realtà analizzata.

***E. Proposte specifiche, in loco, atte all'eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale, con stima dei costi***

In **ambito edilizio**, le proposte sono state restituite attraverso codici numerici su planimetria in formato digitale. In **ambito urbano**, le proposte sono state restituite attraverso codici numerici riportati sul percorso analizzato opportunamente rappresentato in una cartografia digitalizzata e georeferenziata. Per gli spazi verdi si sono adottate entrambe le metodologie, quindi si sono riportate su planimetrie fornite dall'amministrazione le barriere rilevate e al contempo si sono collocate le entità grafiche georeferenziate per la creazione di file shape.

In tutti gli ambiti, una legenda descrive, mediante brevi relazioni e disegni illustrativi, ogni luogo interessato e il singolo intervento proposto.

Le soluzioni fornite sono frutto di un insieme di valutazioni relative alla funzionalità dei percorsi, al grado di fattibilità concreta delle soluzioni stesse, alla compatibilità degli interventi con l'ambiente circostante e alle esigenze dell'utenza.

Ogni intervento riporta:

- una stima di massima dei costi dell'intervento stesso;
- un'individuazione delle priorità di intervento.

***F. Individuazione delle priorità di intervento***

L'individuazione delle priorità di intervento viene effettuata attraverso un incrocio di dati estrapolati da un algoritmo che analizza le caratteristiche intrinseche ed estrinseche di ogni ambito sia esso urbano che edilizio, a tale calcolo dovrà obbligatoriamente essere affiancata un'analisi oggettiva fatta dall'amministrazione comunale, quale conoscitrice delle varie realtà territoriali e storiche di ogni ambito.

I parametri che concorrono al calcolo delle priorità sono molteplici, se ne riportano alcuni di esempio: la presenza di vari servizi pubblici o aperti al pubblico, la presenza di persone con disabilità, le condizioni di intensità

pedonale, l'intensità del transito veicolare, lo stato di manutenzione, i programmi di intervento, la quantità e la qualità delle barriere rilevate, ecc.

### ***G. Elaborazione dei dati in formato grafico-descrittivo***

Ogni caratteristica rilevata assume un "peso" diverso, una formula matematica definisce un valore finale che rappresenta la priorità suggerita.

L'insieme dei dati raccolti viene opportunamente archiviato ed organizzato seguendo il criterio di gestione relazionale degli stessi, così da poterli interrogare a seconda delle esigenze di analisi richieste, in particolar modo se compiute utilizzando applicativi che sono in grado di far dialogare i dati con delle entità grafiche georeferenziate (per esempio all'interno del S.I.T.).

I dati raccolti sono stati filtrati e corretti onde evitare possibili mancanze o duplicati, successivamente gli stessi sono stati raggruppati grazie all'utilizzo dei programmi informatici in fascicoli contenenti tutte le informazioni utili per avere un quadro dettagliato delle barriere architettoniche rilevate. Ogni fascicolo è raggruppatto per singola unità edilizie e/o urbana, gli stessi saranno visualizzabili in formato PDF e collegati al SIT.

### ***H. Stralci ipotizzati***

Per giungere alla definizione delle priorità d'intervento e della loro programmazione è necessaria l'analisi dei dati cartografici e alfanumerici raccolti. La fase relativa alla programmazione degli interventi rappresenta il momento in cui vengono gestiti i dati raccolti, sia quelli forniti dall'Amministrazione sia quelli rilevati dal professionista incaricato nella redazione del PEBA sul territorio.

Dati raccolti dal professionista incaricato:

- individuazione degli edifici e dei percorsi da analizzare;
- caratteristiche intrinseche ed estrinseche degli edifici pubblici;
- caratteristiche intrinseche ed estrinseche degli ambiti urbani;
- documentazione fotografica di ogni criticità rilevata negli ambiti urbani e negli edifici;
- al termine delle fasi di rilievo e di restituzione delle informazioni raccolte con la relativa stima dei costi, il Piano avrà assunto le caratteristiche di una banca dati integrata alla cartografia Comunale.

Attraverso questo modello di organizzazione dei dati che è possibile definire una programmazione attendibile degli interventi nel tempo.

Una delle esigenze primarie dell'Amministrazione è quella di poter programmare gli interventi di adeguamento in rapporto alla disponibilità finanziaria, quindi, di stabilire quali interventi debbano essere eseguiti per primi in virtù della loro urgenza. Come anticipato, per definire ciò si è fatto ricorso allo strumento informatico; il numero delle variabili che entrano in gioco nel determinare l'importanza di un edificio rispetto ad un altro oppure di un percorso rispetto ad un altro è tale per cui un approccio tradizionale alla gestione dei dati sarebbe difficile.

Si precisa che le priorità di intervento che emergono dal presente Piano possono essere gestite in modo critico e dinamico dall'Amministrazione e dai tecnici comunali.

Gli stralci dal punto di vista economico possono essere decisi anche in funzione dei Piani Annuali di Intervento per le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, nei quali l'abbattimento delle barriere architettoniche potrebbe inserirsi non come appalto distinto ma come compendio, in questo modo i costi indicativi riportati per la realizzazione degli interventi necessari potrebbero ridursi in modo considerevole.

Si fa presente che i contratti di appalto aventi per oggetto opere di abbattimento delle Barriere Architettoniche sono soggetti ad aliquota **iva agevolata al 4%** ai sensi del D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II; ciò significa **che alcuni interventi già previsti nei piani di manutenzione ordinaria o straordinaria, se identificati come opere di abbattimento delle barriere architettoniche, potrebbero risultare meno costosi.**

### ***I. Relazione Generale***

La Relazione Generale è il documento in cui si descrive il lavoro svolto, in cui si esplicano le metodologie utilizzate e in cui si evidenziano le problematiche di carattere tipologico emerse sul territorio, nonché la suddivisione degli interventi per stralci e costi sommari.

Nello specifico, le soluzioni suggerite in fase di rilevazione sono frutto di un insieme di valutazioni relative alla funzionalità degli edifici e dei percorsi, al grado di fattibilità concreta degli interventi ed alla loro compatibilità con l'ambiente

circostante. Il tutto, partendo dal presupposto di non modificare sostanzialmente l'organizzazione e le caratteristiche strutturali dello spazio costruito.

In ambito urbano, per esempio, nel caso in cui, in alcuni tratti, la complessità e la quantità degli interventi sono risultati molto elevati, si è suggerito un intervento di rifacimento completo del percorso, provvedendo ad una descrizione minuziosa di ciascuna opera di rifacimento suggerita, lasciando alla discrezione dell'Amministrazione Comunale il tipo di scelta da adottare per ciascun tratto urbano.

Nel caso, per esempio, di una strada carrabile ad unico senso di marcia con percorsi pedonali presenti in entrambi i lati ma di larghezza notevolmente inferiore a quanto previsto dalla normativa vigente, si è proceduto con l'analisi e le proposte di adeguamento per entrambi i marciapiedi, descrivendo in una nota esplicativa la possibilità di considerare, da parte dell'Amministrazione, l'ipotesi di allargare adeguatamente un solo marciapiede garantendo l'accessibilità al percorso.

Per migliorare, in generale, la fruibilità dei percorsi si è fatta particolare attenzione ai seguenti elementi di pericolo/ostacolo:

- J. marciapiedi con un dislivello eccessivo rispetto alla quota della sede stradale; dislivelli inadeguati dovuti a intersezioni con passi carrai; pendenze trasversali e longitudinali eccessive; attraversamenti pedonali inadeguati;
- K. raccordi non adeguati fra il piano inclinato e la sede stradale;
- L. pavimentazioni delle aree oppure dei percorsi pedonali con superfici irregolari, sconnesse o sdruciolevoli, con griglie metalliche a trama inadeguata e non a norma di legge;
- M. percorsi pedonali e marciapiedi dalla larghezza inadeguata (<90cm) per il passaggio delle persone;
- N. percorsi pedonali e marciapiedi sufficientemente ampi, ma con restringimenti del passaggio dovuti a frequenti ostacoli fissi e mobili, quali: pali per l'illuminazione, segnali stradali, alberi, auto in sosta abusiva, continue interruzioni del livello di calpestio con passi carrabili, fioriere;
- O. assenza oppure mal posizionamento di elementi di arredo urbano;

P. assenza di attrezzature e servizi di particolare necessità, come ad esempio le fontanelle;

Q. assenza di segnaletica sonora nei semafori pedonali.

Particolare evidenza deve avere l'introduzione con questo Piano di una organica e coordinata strategia per il miglioramento dell'orientamento delle persone con disabilità visiva introducendo come elemento di sicurezza, la segnaletica tattile a pavimento su tutti gli attraversamenti pedonali e in corrispondenza di incroci particolarmente pericolosi che ne sono risultati sprovvisti. Un altro elemento introdotto, concordato con i rappresentanti delle Associazioni provinciali delle persone con disabilità visiva, è stato quello di inserire una linea guida tattile plantare in tutti gli attraversamenti pedonali a raso aventi lunghezza superiore ai dieci metri lineari.

### **J. Formazione dei tecnici**

In accordo con l'amministrazione, si prevedono degli incontri per la formazione dei tecnici preposti alla gestione dei dati e degli applicativi per la fruizione delle informazioni raccolte nel P.E.B.A.

*Sarebbe auspicabile estendere la formazione in materia di accessibilità anche a tutti i tecnici dell'amministrazione Comunale, oltre a quelli direttamente interessati all'applicazione del P.E.B.A. come i Lavori pubblici, per poter ampliare la cultura sulle tematiche dell'Universal Design e del benessere ambientale, il settore dell'edilizia privata in primis.*

---

## **RILIEVO, LA SITUAZIONE GENERALE EMERGENTE**

---

Come già descritto, i sopralluoghi sono stati effettuati negli edifici, sui percorsi e nelle aree verde definiti, "metro dopo metro", e sono state evidenziate le barriere, le situazioni di disagio, la mancanza di sicurezza per l'utente, provvedendo a tutte quelle soluzioni atte al miglioramento della fruibilità e del comfort ambientale.

A seguito del caricamento dei dati sul data base è stato possibile analizzare e quantificare le criticità rilevate suddividendole in diversi modi, a seconda delle esigenze di consultazione e dei dati da estrapolare.

***Di seguito sono presentate delle tabelle che presentano un esempio di analisi dei dati esportate dall'applicativo sviluppato sulla piattaforma Filemaker Pro e dalle informazioni grafiche collegate in modo georeferenziato sulla mappa, gestibili anche all'interno del S.I.T.; questi materiali potranno essere interrogati ed aggiornati in maniera differente dai diversi Uffici Comunali e, se resi pubblici, visualizzati anche da parte dei cittadini.***

---

## AMBITO EDILIZIO

---

Nella tabella seguente si riportano le criticità rilevate in ambito edilizio.

I dati vengono presentati in forma tabellare secondo un ordine ad albero con le aggregazioni descritte di seguito:

- Stralci calcolati dal sistema algoritmico informatico posti in ordine crescente da 1 a 10 per 10 anni a partire dal 2022;
- Unità edilizie in ordine crescente secondo il loro identificativo univoco (ID), raggruppate all'interno degli stralci;
- Descrizione breve della tipologia di barriera rilevata;
- Conteggio delle barriere rilevate poste in ordine decrescente secondo la quantità rilevata nella singola unità edilizia.
- Calcolo della stima economica di massima raggruppata per:
  - stralcio
  - unità edilizia
  - tipologia di barriera rilevata
  - totale generale dell'intero Ambito Edilizio

Si precisa che la "stima dei costi", definita dall'articolo 2.4.2 del D.G.R. 841 del 2009, non è un "computo metrico estimativo".

La tabella illustra le priorità di intervento, suddivise in stralci, come previsto dalla normativa di riferimento. La seguente suddivisione è frutto del calcolo dell'algoritmo scaturito dal programma informatico. Sarà necessario analizzare

criticamente le priorità di intervento. Il compito di analisi critica di tali risultati è riservato all'amministrazione e ai progettisti che, attraverso la conoscenza della realtà territoriale e con l'ausilio dei dati acquisiti, potranno decidere di modificarle.

ID	NOME   TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA	N	STIMA
<b>PRIMO STRALCIO</b>		<b>15</b>	<b>€ 46.570,00</b>
<b>12</b>	Ex Scuola di Coste	15	€ 46.570,00
	Serramento interno inadeguato	3	€ 4.550,00
	Segnaletica a pavimento: assenza	2	€ 790,00
	Servizio igienico riservato: assenza	2	€ 20.000,00
	rampa: assenza	1	€ 2.140,00
	Corrimano: prolungamento	1	€ 50,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Corrimano: assenza	1	€ 520,00
	Maniglione: assenza	1	€ 260,00
	Assenza di adeguata compattazione, presenza di buche, deformazioni su pavimentazione esistente in ghiaia	1	€ 3.760,00
	piattaforma elevatrice: assenza	1	€ 12.000,00
	rampa non conforme	1	€ 2.250,00
<b>SECONDO STRALCIO</b>		<b>47</b>	<b>€ 46.790,00</b>
<b>2</b>	Fabbricato Polifunzionale - Municipio	47	€ 46.790,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	4	€ 690,00
	Segnaletica a pavimento: assenza	4	€ 1.490,00
	dislivello superiore ad 1 cm	4	€ 560,00
	Corrimano: assenza	3	€ 1.210,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	3	€ 1.400,00
	Rubinetteria inadeguata	2	€ 300,00
	Maniglione: assenza	2	€ 520,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	2	€ 500,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	2	€ 1.500,00
	Assenza di spazio calmo	2	€ 4.000,00
	Assenza di adeguata compattazione, presenza di buche, deformazioni su pavimentazione esistente in ghiaia	2	€ 5.550,00
	Foro porta inadeguato porta a due o più ante (inferiore 80/75 cm)	2	€ 0,00
	Assenza di sistema di comunicazione per non udenti	1	€ 1.500,00
	Segnaletica informativa: assenza	1	€ 50,00
	Assenza di percorso in rilevato	1	€ 2.480,00
	Assenza di tettoia di protezione	1	€ 4.440,00
	rampa: assenza	1	€ 2.140,00
	Citofono: assenza	1	€ 1.290,00
	Difficoltà di percezione della differenza di quota	1	€ 340,00
	Ostacolo costituito da arredi mobili	1	€ 50,00
	segnaletica informativa: posizione inadeguata	1	€ 50,00
	Percorso in pendenza privo di corrimano	1	€ 210,00
	serramento esterno inadeguato	1	€ 2.150,00
	Presenza di zerbino con forma e/o dimensioni costituisce ostacolo	1	€ 40,00
	Servizio igienico riservato: assenza	1	€ 10.000,00
	Inadeguatezza del parapetto	1	€ 3.760,00
	Inserimento porta rototraslante previa sostituzione dell'esistente	1	€ 570,00
<b>TERZO STRALCIO</b>		<b>68</b>	<b>€ 154.410,00</b>
<b>6</b>	Scuola "P. Veronese" e Palestra	68	€ 154.410,00
	Difficoltà di percezione della differenza di quota	10	€ 10.910,00



ID	NOME   TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA	N	STIMA
	Segnaletica a pavimento: assenza	8	€ 9.120,00
	Servizio igienico riservato: assenza	7	€ 70.000,00
	Corrimano: assenza	6	€ 6.320,00
	rampa: assenza	5	€ 9.710,00
	Maniglione: assenza	4	€ 1.820,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	3	€ 750,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	2	€ 2.640,00
	Rubinetteria inadeguata	2	€ 300,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	2	€ 1.500,00
	Attaccapanni: posizione inadeguata	2	€ 120,00
	Intervento complesso	2	
	Sedile ribaltabile: assenza	2	€ 1.560,00
	Assenza di spazio calmo	2	€ 6.500,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	2	€ 800,00
	Percorso in pendenza privo di corrimano	2	€ 1.500,00
	piattaforma elevatrice: assenza	1	€ 12.000,00
	ascensore: assenza	1	€ 18.000,00
	Caditoia inadeguata	1	€ 320,00
	ostacolo: zerbino	1	€ 30,00
	protezione spigoli vivi inadeguata o assente	1	€ 60,00
	Discontinuità della pavimentazione	1	€ 300,00
	Ostacolo costituito da arredi mobili	1	€ 150,00
<b>QUARTO STRALCIO</b>		<b>22</b>	<b>€ 64.420,00</b>
<b>3</b>	Biblioteca	22	€ 64.420,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	3	€ 250,00
	Corrimano: assenza	3	€ 970,00
	Segnaletica a pavimento: assenza	2	€ 840,00
	Corrimano: prolungamento	2	€ 70,00
	Servizio igienico riservato: assenza	2	€ 20.000,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 200,00
	rampa: assenza	1	€ 460,00
	piattaforma elevatrice: assenza	1	€ 12.000,00
	Servizio igienico riservato inadeguato	1	€ 10.000,00
	banda segnalazione pericolo: assenza	1	€ 50,00
	ascensore: assenza	1	€ 18.000,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	1	€ 750,00
	Maniglione: inadeguato	1	€ 320,00
	dislivello superiore ad 1 cm	1	€ 120,00
	fascia antisdrucciolo inadeguata o assente	1	€ 390,00
<b>QUINTO STRALCIO</b>		<b>25</b>	<b>€ 32.210,00</b>
<b>7</b>	Palamaser	25	€ 32.210,00
	Attaccapanni: posizione inadeguata	4	€ 240,00
	Corrimano: assenza	4	€ 3.700,00
	Rubinetteria inadeguata	3	€ 450,00
	Sedile ribaltabile: assenza	2	€ 520,00
	Segnaletica a pavimento: assenza	2	€ 1.390,00
	dislivello superiore ad 1 cm	2	€ 600,00

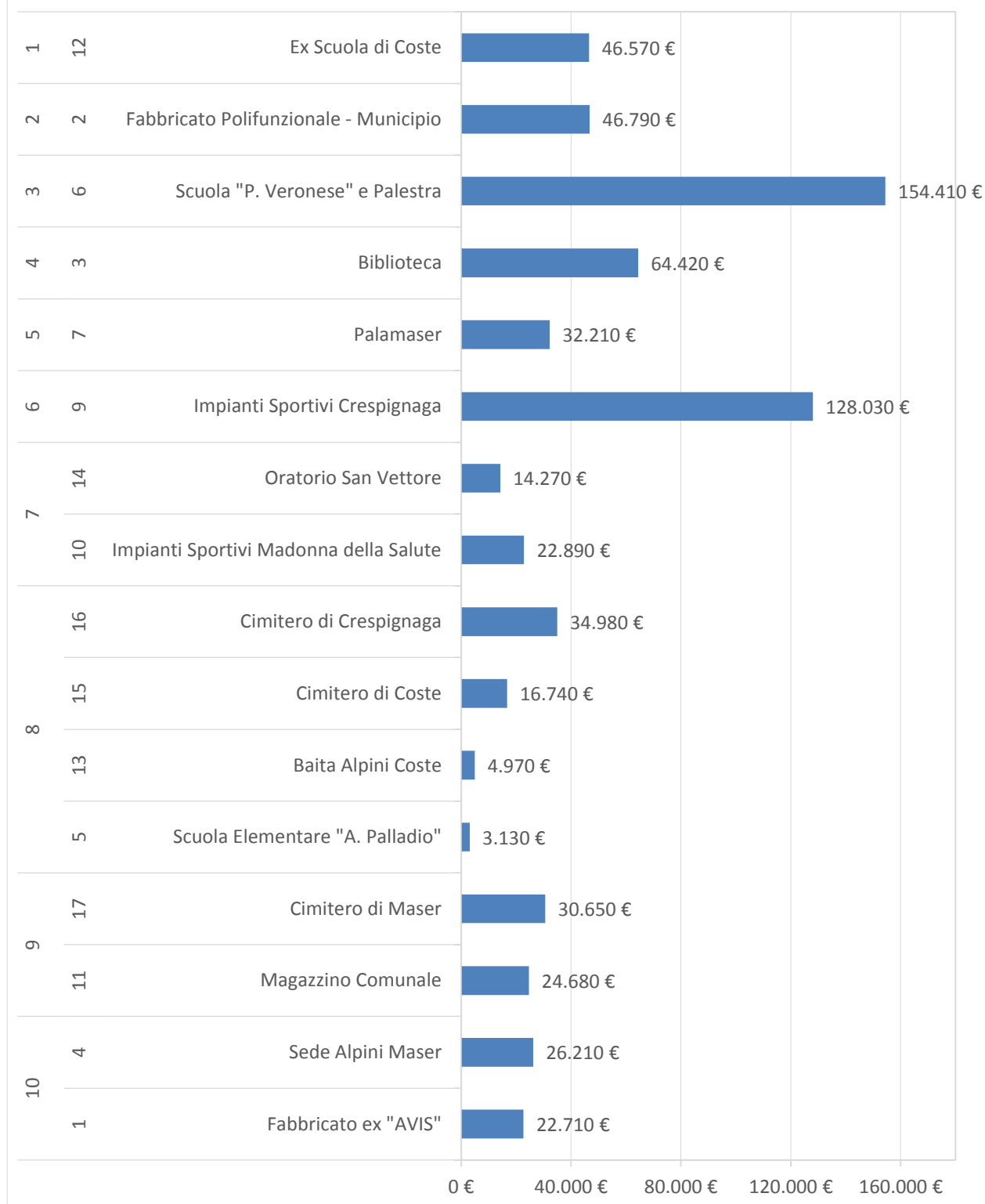
ID	NOME   TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA	N	STIMA
	Difficoltà di percezione della differenza di quota	1	€ 1.030,00
	Bancone sportello pubblico: inadeguato	1	€ 1.200,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 510,00
	parapetto: assenza/inadeguatezza	1	€ 9.180,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	1	€ 60,00
	piattaforma elevatrice: assenza	1	€ 12.000,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	1	€ 750,00
	fascia antisdrucchiolo inadeguata o assente	1	€ 580,00
<b>SESTO STRALCIO</b>		<b>29</b>	<b>€ 128.030,00</b>
<b>9</b>	<b>Impianti Sportivi Crespignaga</b>	<b>29</b>	<b>€ 128.030,00</b>
	Maniglione: assenza	4	€ 1.300,00
	Rubinetteria inadeguata	4	€ 600,00
	rampa: assenza	4	€ 38.380,00
	Sedile ribaltabile: assenza	3	€ 780,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	2	€ 760,00
	Specchio: posizione inadeguata	2	€ 60,00
	Attaccapanni: posizione inadeguata	2	€ 220,00
	Percorso in pendenza privo di corrimano	2	€ 3.000,00
	Difficoltà di percezione della differenza di quota	1	€ 780,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	1	€ 64.030,00
	Segnaletica a pavimento: assenza	1	€ 930,00
	Corrimano: assenza	1	€ 960,00
	Discontinuità della pavimentazione	1	€ 230,00
	Pavimentazione sconnessa o poco accessibile (stabilizzante)	1	€ 16.000,00
<b>SETTIMO STRALCIO</b>		<b>28</b>	<b>€ 37.160,00</b>
<b>10</b>	<b>Impianti Sportivi Madonna della Salute</b>	<b>17</b>	<b>€ 22.890,00</b>
	Discontinuità della pavimentazione	4	€ 870,00
	Sedile ribaltabile: assenza	2	€ 520,00
	Rubinetteria inadeguata	2	€ 300,00
	Attaccapanni: posizione inadeguata	2	€ 120,00
	Servizio igienico riservato: assenza	2	€ 20.000,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Specchio: posizione inadeguata	1	€ 30,00
	Maniglione: assenza	1	€ 260,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 220,00
	Maniglione: inadeguato	1	€ 320,00
<b>14</b>	<b>Oratorio San Vettore</b>	<b>11</b>	<b>€ 14.270,00</b>
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	3	€ 220,00
	Assenza di adeguata compattazione, presenza di buche, deformazioni su pavimentazione esistente in ghiaia	1	€ 2.300,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	rampa: assenza	1	€ 2.850,00
	banda segnalazione pericolo: assenza	1	€ 20,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 1.550,00
	Sconnessione del gradino	1	€ 2.680,00

ID	NOME   TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA	N	STIMA
	Corrimano: assenza	1	€ 4.320,00
	fascia antisdrucciolo inadeguata o assente	1	€ 80,00
<b>OTTAVO STRALCIO</b>		<b>52</b>	<b>€ 59.820,00</b>
<b>5</b>	Scuola Elementare "A. Palladio"	10	€ 3.130,00
	Discontinuità della pavimentazione	5	€ 1.220,00
	Rubinetteria inadeguata	1	€ 150,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	1	€ 750,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 500,00
	Maniglione: assenza	1	€ 260,00
<b>13</b>	Baita Alpini Coste	11	€ 4.970,00
	Corrimano: assenza	2	€ 1.240,00
	dislivello superiore ad 1 cm	2	€ 470,00
	Maniglione: assenza	1	€ 520,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Rubinetteria inadeguata	1	€ 150,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	1	€ 50,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	1	€ 830,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 1.110,00
	fascia antisdrucciolo inadeguata o assente	1	€ 350,00
<b>15</b>	Cimitero di Coste	13	€ 16.740,00
	Percorso in pendenza privo di corrimano	5	€ 1.800,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 700,00
	rampa non conforme	1	€ 10.780,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	1	€ 750,00
	Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino	1	€ 680,00
	Caditoia inadeguata	1	€ 450,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Foro porta inadeguato porta a due o più ante (inferiore 80/75 cm)	1	€ 0,00
	Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature	1	€ 1.330,00
<b>16</b>	Cimitero di Crespignaga	18	€ 34.980,00
	Corrimano: assenza	3	€ 2.130,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	3	€ 950,00
	Difficoltà di percezione della differenza di quota	3	€ 2.200,00
	rampa: assenza	2	€ 2.140,00
	Piccola piattaforma elevatrice: assenza	1	€ 4.500,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	1	€ 750,00
	Assenza di strisce zebra	1	€ 140,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	1	€ 920,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	1	€ 450,00
	Percorso in pendenza privo di corrimano	1	€ 800,00
	Pavimentazione sconnessa o poco accessibile (stabilizzante)	1	€ 20.000,00
<b>NONO STRALCIO</b>		<b>18</b>	<b>€ 55.330,00</b>
<b>11</b>	Magazzino Comunale	5	€ 24.680,00

ID	NOME   TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA	N	STIMA
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Assenza di adeguata compattazione, presenza di buche, deformazioni su pavimentazione esistente in ghiaia	1	€ 2.350,00
	Servizio igienico riservato: assenza	1	€ 10.000,00
	dislivello superiore ad 1 cm	1	€ 80,00
	piattaforma elevatrice: assenza	1	€ 12.000,00
<b>17</b>	Cimitero di Maser	13	€ 30.650,00
	Corrimano: assenza	3	€ 1.600,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	2	€ 540,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	2	€ 230,00
	Difficoltà di percezione della differenza di quota	2	€ 440,00
	Assenza di adeguata compattazione, presenza di buche, deformazioni su pavimentazione esistente in ghiaia	1	€ 22.560,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto	1	€ 750,00
	rampa: assenza	1	€ 4.280,00
<b>DECIMO STRALCIO</b>		<b>9</b>	<b>€ 48.920,00</b>
<b>1</b>	Fabbricato ex "AVIS"	4	€ 22.710,00
	Servizio igienico riservato: assenza	1	€ 10.000,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	piattaforma elevatrice: assenza	1	€ 12.000,00
	rampa: assenza	1	€ 460,00
<b>4</b>	Sede Alpini Maser	5	€ 26.210,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 510,00
	Assenza di adeguata compattazione, presenza di buche, deformazioni su pavimentazione esistente in ghiaia	1	€ 14.100,00
	Servizio igienico riservato: assenza	1	€ 10.000,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	1	€ 460,00
	rampa: assenza	1	€ 1.140,00
<b>STIMA TOTALE EDIFICI</b>		<b>313</b>	<b>€ 673.660,00</b>

Si riporta di seguito un grafico estrapolato dall'analisi dei dati raccolti nel quale sono elencati tutti gli edifici rilevati con la relativa stima dei costi per l'eliminazione delle barriere architettoniche, il tutto suddiviso in 10 stralci annuali.

## STIMA DELLE UNITA' EDILIZIE DIVISE PER STRALCI



L'edificio maggiormente prioritario è la ex scuola di Coste, essendo un edificio con alta frequentazione, sito al centro della frazione ed essendo sede di diverse realtà associative attive nel territorio.

Il secondo ed il terzo edificio in ordine di priorità sono il Municipio e la scuola Paolo Veronese. Pur condividendo simili tipologie di intervento la scuola presenta 68 barriere rilevate contro le 47 del Municipio; gli interventi proposti in tali fabbricati rappresentano rispettivamente il 22% e il 15% delle barriere totali (313) rilevate in ambito edilizio.

Le stime di costo per rendere accessibile la scuola ammontano a 154.000 euro su un totale di 673.660 euro, quindi il 23%. Per quanto riguarda il Municipio, invece, l'ammontare della spesa proposta è pari a 46.790 euro, solo il 7%.

Tali differenze possono essere riscontrate soprattutto nei diversi interventi proposti: se il Municipio è già dotato di un servizio igienico accessibile per piano, all'interno della scuola P. Veronese è stata invece segnalata la necessità di realizzarne 7, per un costo medio di 10.000 euro per ogni bagno. Un altro intervento costoso è rappresentato dalla realizzazione di un ascensore all'interno della scuola.

Il secondo edificio più costoso è rappresentato dai campi sportivi di Crespignaga. Con 29 interventi proposti per un costo totale di 128.030 euro si tratta dell'edificio con il rapporto più elevato di costi/interventi.

La presenza di un'ampia area esterna sconnessa e la necessità di realizzare delle rampe con una lunghezza superiore a 10 metri sono degli interventi che infatti hanno dei costi notevoli.

Le barriere numericamente più presenti all'interno del PEBA edifici sono relative all'assenza di segnaletica tattile di orientamento: infatti tutti, a parte il Palamaser, non presentano alcun tipo di segnaletica, né di intercettazione né di pericolo valicabile, all'esterno dell'edificio o all'interno, in corrispondenza di scale o ascensori. Gli interventi risultano 60 in tutto, comprendendo anche le mappe tattili da inserire in corrispondenza dell'ingresso, pari al 19% del numero di opere totali. Realizzare tali interventi, però, ha una stima di costo pari a circa il 4% rispetto il totale. Si può notare quindi come l'inserimento di adeguata segnaletica tattile permetta di eliminare quasi un quinto delle barriere totali.

Altre barriere presenti in quasi tutti gli edifici dotati di scale interne o di gradini per l'accesso sono rappresentate dall'assenza o dall'inadeguatezza dei corrimano e delle fasce antisdrucchiolo. La stima di costo di tali interventi, anche in questo caso, non risulta elevata.

Gli interventi che invece risultano maggiormente costosi sono rappresentati da:

- assenza di servizi igienici accessibili o riservati. In tutto sono 17, per una spesa complessiva valutata intorno ai 170.000 euro;
- presenza di pavimentazione sconnessa o poco accessibile. Gli interventi per adeguarla attraverso la sostituzione del materiale o la stabilizzazione dello stesso sono complessivamente 16, per una valutazione totale di 155.000 euro;
- assenza di elementi di collegamento verticale adeguati. Gli interventi sono 8, comprendenti l'installazione di ascensori o piattaforme elevatrici, valutati attorno alla cifra di 108.000 euro.

Ulteriori interventi da segnalare, presenti in diversi edifici, sono rappresentati dai piccoli gradini posti in corrispondenza di soglie di ingresso ed uscita, da raccordare mediante fresatura o inserimento di una breve rampa metallica; servizi igienici da adeguare mediante installazione o spostamento di maniglioni o specchi; cambio del senso di apertura delle porte o sostituzione delle stesse per larghezza inadeguata delle ante; spostamento degli arredi interni di spogliatoi o corridoi in posizioni adeguate; protezione degli spigoli di corpi scale e dei termosifoni; inserimento di impianti di traduzione in linguaggio dei segni all'interno di uffici comunali; riposizionamento o installazione di citofoni di chiamata esterni agli edifici.

---

## AMBITO URBANO

---

Nella tabella seguente si riportano le criticità rilevate in ambito urbano.

I dati vengono presentati in forma tabellare secondo un ordine ad albero con le aggregazioni descritte di seguito:

- Stralci calcolati dal sistema algoritmico informatico posti in ordine crescente da 1 a 10 per 10 anni a partire dal 2021;
- Unità urbane in ordine crescente secondo il loro identificativo univoco (ID), raggruppate all'interno degli stralci;
- Descrizione breve della tipologia di barriera rilevata;
- Conteggio delle barriere rilevate poste in ordine decrescente secondo la quantità rilevata nella singola unità urbana.
- Calcolo della stima economica di massima raggruppata per:

- stralcio
- unità urbana
- tipologia di barriera rilevata
- totale generale dell'intero Ambito Edilizio

Si precisa che la "stima dei costi", definita dall'articolo 2.4.2 del D.G.R. 841 del 2009, non è un "computo metrico estimativo".

La tabella illustra le priorità di intervento, suddivise in stralci, come previsto dalla normativa di riferimento. La seguente suddivisione è frutto del calcolo dell'algoritmo scaturito dal programma informatico. Sarà necessario analizzare criticamente le priorità di intervento. Il compito di analisi critica di tali risultati è riservato all'amministrazione e ai progettisti che, attraverso la conoscenza della realtà territoriale e con l'ausilio dei dati acquisiti, potranno decidere di modificarle.

Di seguito si riporta l'elenco dei tratti urbani analizzati:



ID	NOME   TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA	N	STIMA
<b>PRIMO STRALCIO</b>		<b>52</b>	<b>€ 146.310,00</b>
<b>1.1</b>	Via Bassanese est	52	€ 146.310,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	4	€ 10.490,00
	Assenza di percorso a raso	3	€ 960,00
	Assenza di protezione del percorso pedonale	2	€ 13.960,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	7	€ 3.020,00
	Attraversamento pedonale pericoloso su strada ad alta intensità di traffico	2	€ 30.200,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	4	€ 2.800,00
	Fermata TPL con altezza inadeguata - inferiore agli 8 cm	2	€ 5.360,00
	Ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus	2	€ 100,00
	Ostacolo costituito da elemento arboreo/arbustivo	2	€ 270,00
	Ostacolo dovuto a pozzetto sporgente	1	€ 110,00
	Parcheggio con pavimentazione non idonea	1	€ 1.680,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	4	€ 13.520,00
	Pavimentazione dissestata per la presenza di caditoia/griglia	1	€ 400,00
	Percorso in rilevato con sconnessioni, buche, mancata finitura, deformazioni	1	€ 4.350,00
	Presenza di pendenza trasversale eccessiva	4	€ 15.710,00
	Presenza di caditoia/griglia rete meteoriche o prese aria per piani interrati con fessure longitudinali rispetto al senso di marcia dei pedoni	1	€ 140,00
	Presenza di chiusino/manufatto rete tecnologica con superficie deformata/sconnessa	1	€ 200,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	10	€ 43.040,00
<b>SECONDO STRALCIO</b>		<b>58</b>	<b>€ 168.600,00</b>
<b>1.2</b>	Via Bassanese centro	58	€ 168.600,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	7	€ 15.370,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 7.720,00
	Assenza di percorso in rilevato	2	€ 14.620,00
	Assenza di protezione del percorso pedonale	1	€ 430,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	5	€ 2.890,00
	Attraversamento pedonale pericoloso su strada ad alta intensità di traffico	1	€ 15.100,00
	Dislivello causato da gradino max 2,5 cm	1	€ 130,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	2	€ 1.750,00
	Fermata TPL con altezza inadeguata - inferiore agli 8 cm	2	€ 10.130,00
	Fermata TPL con altezza inadeguata - tra gli 8 e i 15 cm	2	€ 6.280,00
	Ostacolo dovuto a pozzetto sporgente	1	€ 110,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	17	€ 39.260,00
	Presenza di pendenza trasversale eccessiva	3	€ 35.420,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	11	€ 17.380,00
	Rampa non conforme	1	€ 1.760,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
<b>TERZO STRALCIO</b>		<b>32</b>	<b>€ 153.210,00</b>

<b>1.3</b>	Via Bassanese ovest	32	€ 153.210,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	7	€ 14.900,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 15.430,00
	Assenza di percorso in rilevato	2	€ 50.000,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	2	€ 900,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 4.500,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi (Targa tattile, fermata del mezzo pubblico)	2	€ 180,00
	Attraversamento pedonale pericoloso su strada ad alta intensità di traffico	1	€ 15.100,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	2	€ 3.290,00
	Fermata TPL con altezza inadeguata - inferiore agli 8 cm	1	€ 3.380,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	7	€ 20.290,00
	Pavimentazione disestata per la presenza di caditoia/griglia	1	€ 340,00
	Percorso in rilevato con sconnessioni, buche, mancata finitura, deformazioni	2	€ 9.750,00
	Presenza di pendenza trasversale eccessiva	3	€ 15.150,00
<b>QUARTO STRALCIO</b>		<b>39</b>	<b>€ 84.430,00</b>
<b>5</b>	Via Caldretta	13	€ 15.150,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	4	€ 6.590,00
	Assenza di percorso a raso	2	€ 1.520,00
	Assenza di percorso in rilevato	1	€ 4.040,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	2	€ 1.020,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia.	2	€ 500,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 1.130,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	1	€ 350,00
<b>19</b>	Piazza Roma	16	€ 14.190,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 90,00
	Assenza di percorso in rilevato	1	€ 5.130,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia.	3	€ 650,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 1.350,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi (Targa tattile, fermata del mezzo pubblico)	1	€ 200,00
	Dislivello causato da gradino max 2,5 cm	1	€ 720,00
	fascia antisdrucchiolo inadeguata o assente	1	€ 1.170,00
	Ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus	1	€ 140,00
	Parcheggio con pavimentazione non idonea	1	€ 2.020,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	3	€ 2.370,00
	Segnaletica a pavimento: assenza solo fascia di pericolo valicabile	2	€ 350,00
<b>20</b>	Piazza Bolzon	5	€ 19.040,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	1	€ 2.280,00

	Assenza di corrimano ai lati della scala	1	€ 1.210,00
	Assenza di segnaletica tattile e fascia antidrucciolo a pavimento	1	€ 200,00
	Attraversamento pedonale pericoloso su strada ad alta intensità di traffico	1	€ 15.100,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
<b>23</b>	Via Alcide De Gasperi	5	€ 36.050,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 12.150,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	2	€ 900,00
	Attraversamento pedonale non segnalato	1	€ 10.700,00
	Presenza d pendenza trasversale eccessiva	1	€ 12.300,00
<b>QUINTO STRALCIO</b>		<b>36</b>	<b>€ 87.900,00</b>
<b>6</b>	Via Motte	14	€ 17.490,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	2	€ 5.330,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 1.950,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	4	€ 2.010,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia.	2	€ 550,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 1.130,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	2	€ 2.280,00
	Presenza d pendenza trasversale eccessiva	1	€ 3.730,00
	Presenza di sconessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	1	€ 510,00
<b>9</b>	Via Cornaro	22	€ 70.410,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	4	€ 13.390,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 14.590,00
	Assenza di protezione del percorso pedonale	1	€ 3.750,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	4	€ 1.870,00
	Attraversamento pedonale non segnalato	1	€ 10.700,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	3	€ 3.800,00
	Fermata TPL con altezza inadeguata - inferiore agli 8 cm	2	€ 10.360,00
	Ostacolo costituito da fioriera, albero o cespuglio	1	€ 320,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	4	€ 11.530,00
	Presenza di chiusino/manufatto rete tecnologica con superficie deformata/sconnessa	1	€ 100,00
<b>SESTO STRALCIO</b>		<b>65</b>	<b>€ 134.820,00</b>
<b>2</b>	Via Callesella	12	€ 41.130,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	2	€ 3.950,00
	Assenza di percorso a raso	4	€ 7.140,00
	Assenza di protezione del percorso pedonale	1	€ 24.300,00
	Caditoia inadeguata	2	€ 3.640,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	1	€ 610,00
	Presenza di sconessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	2	€ 1.490,00
<b>4</b>	Via Cornuda	30	€ 44.040,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	3	€ 11.030,00
	Assenza di fontanella accessibile - sostituzione della fontanella	1	€ 1.500,00

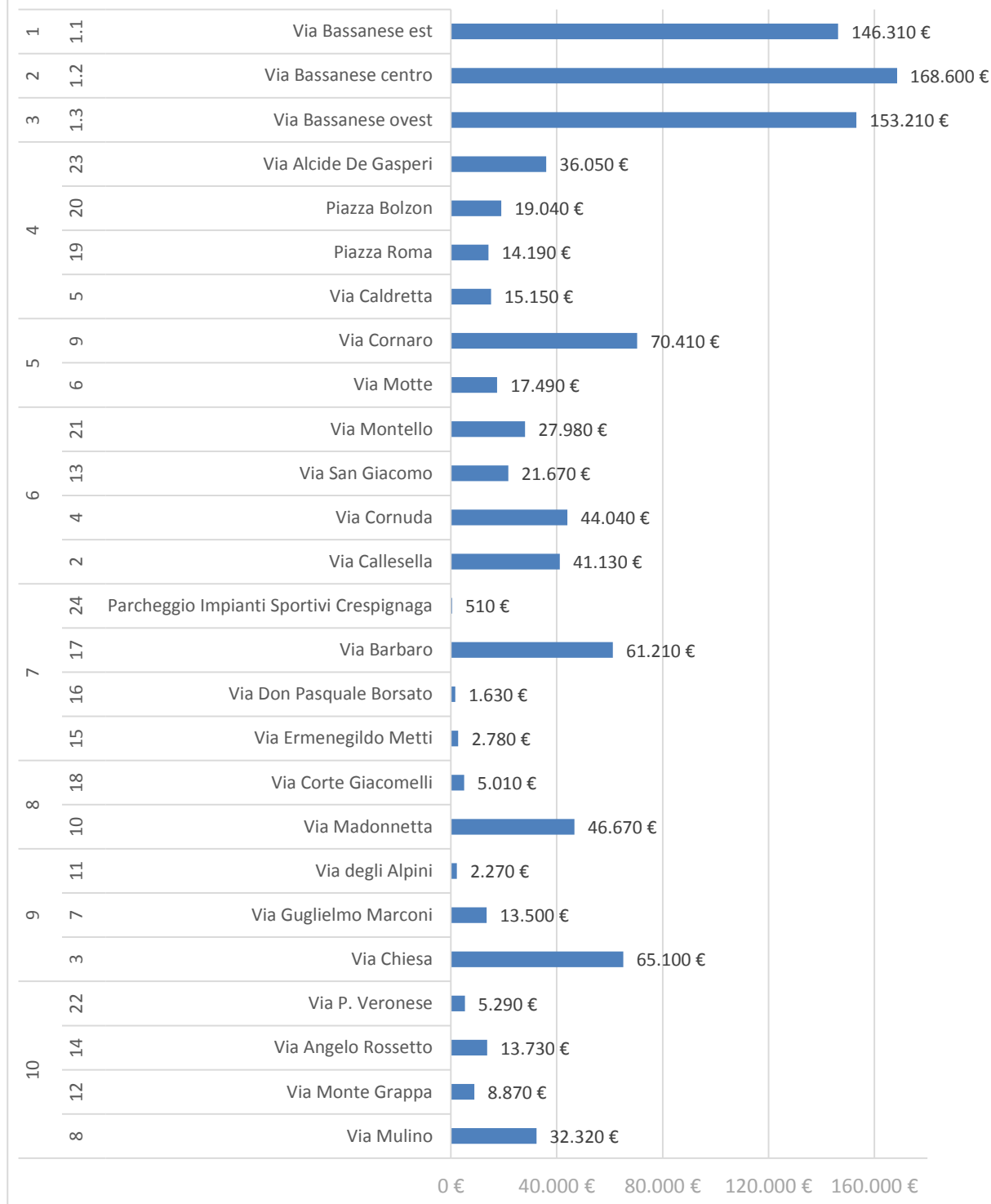
	esistente		
	Assenza di percorso a raso	1	€ 1.390,00
	Assenza di percorso accessibile (sottodimensionato)	1	€ 350,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	4	€ 1.820,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia.	5	€ 1.070,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 900,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	1	€ 580,00
	Ostacolo costituito da fioriera, albero o cespuglio	1	€ 250,00
	Ostacolo costituito da manufatto o prefabbricato dissuasore di sosta o passaggio di automezzi	2	€ 160,00
	Ostacolo costituito da paletto/archetto parapedonale	1	€ 50,00
	Ostacolo costituito da palo di illuminazione	1	€ 500,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	1	€ 2.330,00
	Pavimentazione sconnessa o poco accessibile (stabilizzante)	1	€ 3.600,00
	Percorso in rilevato con sconnessioni, buche, mancata finitura, deformazioni	1	€ 5.810,00
	Presenza d pendenza trasversale eccessiva	1	€ 2.320,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	2	€ 8.130,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
	Segnaletica informativa tattile - assenza in parco o ambiente urbano	1	€ 2.000,00
<b>13</b>	<b>Via San Giacomo</b>	<b>11</b>	<b>€ 21.670,00</b>
	Assenza di percorso a raso	1	€ 740,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	2	€ 900,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia.	2	€ 300,00
	Dislivello causato da gradino max 2,5 cm	2	€ 2.580,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	3	€ 2.430,00
	Pavimentazione sconnessa o poco accessibile (stabilizzante)	1	€ 14.720,00
<b>21</b>	<b>Via Montello</b>	<b>12</b>	<b>€ 27.980,00</b>
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	1	€ 3.350,00
	Assenza di fontanella accessibile - sostituzione della fontanella esistente	1	€ 1.500,00
	Assenza di percorso a raso	3	€ 10.800,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	2	€ 860,00
	Assenza di strisce zebra	2	€ 620,00
	Attraversamento pedonale non segnalato	1	€ 10.700,00
	panchina di seduta: posizione inadeguata	1	€ 60,00
	Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica su supporto verticale	1	€ 90,00
<b>SETTIMO STRALCIO</b>		<b>9</b>	<b>€ 66.130,00</b>
<b>15</b>	<b>Via Ermenegildo Metti</b>	<b>5</b>	<b>€ 2.780,00</b>
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	5	€ 2.780,00

<b>16</b>	Via Don Pasquale Borsato	1	€ 1.630,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 1.630,00
<b>17</b>	Via Barbaro	2	€ 61.210,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 1.210,00
	Pavimentazione sconnessa o poco accessibile (stabilizzante)	1	€ 60.000,00
<b>24</b>	Parcheggio Impianti Sportivi Crespignaga	1	€ 510,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 510,00
<b>OTTAVO STRALCIO</b>		<b>7</b>	<b>€ 51.680,00</b>
<b>10</b>	Via Madonnetta	5	€ 46.670,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	1	€ 2.430,00
	Assenza di protezione del percorso pedonale	2	€ 42.520,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	2	€ 1.720,00
<b>18</b>	Via Corte Giacomelli	2	€ 5.010,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 1.580,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	1	€ 3.430,00
<b>NONO STRALCIO</b>		<b>22</b>	<b>€ 80.870,00</b>
<b>3</b>	Via Chiesa	10	€ 65.100,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	2	€ 6.080,00
	Assenza di percorso in rilevato	3	€ 52.880,00
	Assenza di protezione del percorso pedonale	1	€ 770,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)	2	€ 1.020,00
	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti	1	€ 1.130,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	1	€ 3.220,00
<b>7</b>	Via Guglielmo Marconi	11	€ 13.500,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	3	€ 5.630,00
	Assenza di percorso a raso	2	€ 3.230,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia.	2	€ 300,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	1	€ 1.610,00
	Pavimentazione disestata per la presenza di caditoia/griglia	1	€ 430,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	2	€ 2.300,00
<b>11</b>	Via degli Alpini	1	€ 2.270,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 2.270,00
<b>DECIMO STRALCIO</b>		<b>23</b>	<b>€ 60.210,00</b>
<b>8</b>	Via Mulino	1	€ 32.320,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 32.320,00
<b>12</b>	Via Monte Grappa	10	€ 8.870,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	1	€ 2.430,00
	Assenza di percorso a raso	1	€ 560,00
	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia.	2	€ 500,00
	Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	2	€ 2.770,00
	Ostacolo costituito da elemento arboreo/arbustivo	1	€ 70,00
	Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica orizzontale	2	€ 240,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	1	€ 2.300,00

<b>14</b>	Via Angelo Rossetto	11	€ 13.730,00
	Assenza di attraversamento pedonale a raso	2	€ 4.100,00
	Ostacolo costituito da palo di illuminazione	1	€ 1.000,00
	Passo carraio inadeguato - abbassamento marciapiede con rampa	2	€ 4.870,00
	Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino	2	€ 2.050,00
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.	3	€ 1.460,00
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)	1	€ 250,00
<b>22</b>	Via P. Veronese	1	€ 5.290,00
	Assenza di percorso in rilevato	1	€ 5.290,00
<b>STIMA TOTALE TRATTI URBANI</b>		<b>343</b>	<b>€ 1.034.160,00</b>

Si riporta di seguito un grafico estrapolato dall'analisi dei dati raccolti nel quale sono elencati tutti i tratti urbani rilevati con la relativa stima dei costi per l'eliminazione delle barriere architettoniche, il tutto suddiviso in 10 stralci annuali.

## STIMA DELLE UNITA' URBANE DIVISE PER STRALCI



Via Bassenese, in ragione della sua lunghezza e del suo ruolo di direttrice principale, è il tratto urbano sul quale sono state rilevate più barriere. Si è quindi deciso di dividerla in tre parti: est, centro ed ovest, le quali comprendono rispettivamente l'area di Maser, di Coste e di Crespignaga.

Complessivamente, unendo i tre tratti, in via Bassanese sono state rilevate 142 barriere su un totale di 343, ovvero una percentuale del 41,4 % delle barriere comunali. Anche la stima di costi per realizzare gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche è in linea con tale percentuale: i 468.120,00 euro su un totale, stimato, di 1.034.160,00 euro è infatti uguale al 45,46 % del totale.

Tale tratto urbano risulta essere primo anche in quanto a priorità, vista la presenza di diverse attività commerciali e di interesse pubblico, oltre che delle fermate del bus e di una lunga ed ininterrotta pista ciclopedonale che unisce, da est a ovest, Maser con le frazioni di Coste e Crespignaga.

Grazie agli algoritmi utilizzati per l'analisi, i quali tengono in considerazione più di 100 parametri estrinseci ed intrinseci dei percorsi analizzati, è possibile vedere che anche dei brevi tratti caratterizzati da un basso numero di barriere rilevate può presentare un'alta priorità di intervento. E' il caso ad esempio di Piazza Bolzon, luogo centrale sito a Crespignaga, o via Alcide de Gasperi, breve sezione di tratto urbano, continuazione della più lunga e centrale via Cornaro della frazione di Madonna della Salute. Quest'ultima, pur presentando poche barriere, risulta essere di accesso alla chiesa, dotata di percorso ciclopedonale e di una fermata del bus. Tali tratti urbani fanno parte del quarto stralcio, assieme a Piazza Roma e via Caldretta, percorsi centrali di Maser.

Via Cornaro appare successivamente, nel quinto stralcio, assieme a via Motte. Tali vie sono caratterizzate da tipologie di barriere incontrate nella maggior parte dei tratti urbani principali dei territori comunali, come ad esempio attraversamenti pedonali inadeguati –molto spesso per l'assenza di raccordi accessibili tra sede pedonale e carrabile oppure di segnaletica tattile a pavimento- oppure passi carrai con pendenza eccessiva.

Quest'ultima barriera è particolarmente riscontrabile lungo il percorso ciclopedonale di via Bassanese. Il percorso è situato a monte e quindi, nei punti in cui si trova in corrispondenza degli accessi ai vialetti d'ingresso delle diverse abitazioni, risulta caratterizzato da un'elevata pendenza trasversale.



Lungo via Bassanese sono stati anche proposti degli interventi di miglioria della sicurezza, come la realizzazione di un attraversamento pedonale ex-novo in corrispondenza dell'intersezione con via Madonnetta, ritenuto necessario in quanto presente, lungo tale tratto urbano, la scuola media Paolo Veronese e l'accesso al Palamaser, poli nevralgici per i giovani abitanti di Maser.

Come già segnalato, ogni fermata del TPL presente nel territorio comunale risulta inadeguata, così come risultano assenti segnaletiche tattili di orientamento per persone non vedenti o ipovedenti.

Le vie che compongono gli ultimi stralci ipotizzati sono generalmente più corte, caratterizzate da una bassa presenza di edifici di interesse pubblico ed essendo quindi, nella maggior parte, vie residenziali. E' stato deciso di inserirle nel PEBA per garantire continuità di percorsi accessibili. In tali tratti urbani risulta spesso assente un percorso pedonale protetto ed è stato indicato di realizzarne a raso, in rilevato, oppure di segnalarli con una linea bianca verniciata a terra o una sinusoide gialla, per aumentarne la visibilità.

Complessivamente in ambito urbano la barriera architettonica più diffusa è rappresentata dall'assenza di segnaletica tattile a pavimento per il miglioramento dell'orientamento delle persone con disabilità visive: questa tipologia di barriera è stata rilevata 69 volte su un totale di 343 barriere, rappresentando circa il 20% del totale. Sempre per garantire l'orientamento a non vedenti e ipovedenti negli attraversamenti pedonali superiori ai 10 metri è stato scelto di prevedere l'inserimento nella parte centrale della zebratura di una linea guida podo-tattile larga 20 cm in materiale termoplastico.

Risultano essere invece 53 gli attraversamenti pedonali da adeguare o realizzare, pari a circa il 15% degli interventi totali da realizzare.

Gli interventi di adeguamento a causa di sconnessioni o mancanza di compattazione del terreno sono 50, pari circa al 14%, mentre i percorsi pedonali da realizzare, adeguare o da proteggere sono invece 47, circa il 13% del totale. Altre barriere architettoniche sono, in ordine di presenza: passi carrai inadeguati, gradini superiori ai 2 cm di altezza, pendenza trasversale eccessiva, fermata TPL con altezza inadeguata, numero di parcheggi insufficienti o con segnaletica o pavimentazione inadeguata, ostacoli in mezzo al percorso quali paline di segnaletica o dell'illuminazione stradale o fioriere. Si segnala anche di aver

suggerito l'inserimento, in corrispondenza del Tempietto di Palladio e di Villa Barbaro, di un pannello informativo con segnaletica tattile per non vedenti. Tale intervento è necessario anche in corrispondenza di parchi o luoghi di interesse pubblico. Vista la valenza architettonica degli edifici palladiani, si può valutare l'installazione ad altezza adeguata di due modelli in rilievo relativi ai due fabbricati cinquecenteschi, in modo da renderli accessibili mediante la percezione tattile.

## STIME COMPLESSIVE DEI COSTI D'INTERVENTO

### Ambito Edilizio

Totale complessivo AMBITO EDILIZIO	n. interventi	Stima
	<b>313</b>	<b>€. 673.660</b>

### Ambito Urbano

Totale complessivo TRATTI URBANI	n. interventi	Stima
	<b>343</b>	<b>€. 1.034.160</b>

Arch. Stefano Maurizio

