



PEBA

MARTELLAGO

TPS PRO

Proposta di Piano – Maggio 2022



GRUPPO DI LAVORO PUMS

Comune di Martellago



COMUNE DI
MARTELLAGO

Andrea Saccarola *Sindaco*
Luca Faggian *Assessore Urbanistica e
Lavori Pubblici*
Nadia Rossato *Servizio Urbanistica e Sit*
Lorenzo Torricelli *Servizio Urbanistica e Sit*
Giovanni Rizzato *Servizio Attività Produttive e Suap*

TPS Pro



Nicola Murino
Debora Goretti
Lucio Rubini
Andrea Colovini
Ilaria Cottu
Samuel Fattorelli
Marika Moscatelli

INDICE

6.1 Le pratiche per gli atleti disabili 91

PREMESSA	4
1 RIFERIMENTI NORMATIVI E DEFINIZIONI.....	5
2 INTRODUZIONE.....	7
2.1 Gli obiettivi	8
2.2 Integrazione con altra pianificazione.....	8
2.3 Il PEBA degli spazi pubblici	8
3 LA FASE CONOSCITIVA.....	9
3.1 Il quadro conoscitivo del PUMS.....	9
3.2 I punti e spazi di interesse	10
3.3 La partecipazione e il questionario	16
3.4 I rilievi dei percorsi pedonali	17
3.5 I rilievi dei luoghi pubblici all'aperto.....	39
4 LA FASE PROGETTUALE	42
4.1 Il sistema di priorità	42
4.2 Il prezzario Errore. Il segnalibro non è definito.	
4.3 Gli interventi sulle vie rilevate.....	42
4.4 Riepilogo delle priorità	81
4.5 I parcheggi riservati per disabili.....	81
4.6 Interventi per i disabili sensoriali.....	85
5 INDICAZIONI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI	87
5.1 I parcheggi per disabili.....	87
5.2 Le barriere sensoriali.....	88
6 LA DISABILITÀ E LO SPORT	91

Premessa

Il PEBA è uno strumento che fonda le proprie radici negli articoli della Nostra Costituzione e delle carte fondamentali sui Diritti Umani. Nel Capitolo 1 vengono riportati i principali riferimenti normativi sia a livello regionale che a livello nazionale che saranno la guida per l'impostazione e la redazione del Piano.

Il Capitolo 2 funge da vera e propria introduzione riportando gli obiettivi che il presente Piano si pone e altre indicazioni preliminari.

Il Capitolo 3 entra nel vivo del Piano raccogliendo e riportando le informazioni che sono state raccolte nella fase conoscitiva del PEBA. In questo capitolo si riportano le informazioni emerse dal quadro conoscitivo del PUMS e dalle indagini sul campo. I rilievi delle barriere architettoniche secondo delle schede, discendenti dalle Disposizioni Regionali, l'attività cardine della fase conoscitiva del PEBA.

Il Capitolo 4 è la parte progettuale del Piano. In questo capitolo si riporta, per ogni via oggetto di rilievo, gli interventi da attuare per abbattere le barriere architettoniche lungo la rete individuata. A questi interventi si accompagna anche una stima preliminare dei costi da sostenere e le priorità con cui intervenire.

Il Capitolo 5 fornisce elementi necessari alla progettazione degli interventi previsti e individuati nel Piano, nei capitoli precedenti.

Il Capitolo 6 parte dal territorio di Martellago che presenta una rete di attrezzature pubbliche e private destinate alle attività ricreative e allo sport di primo livello. Il sistema dei parchi, dell'aria aperta e dello sport è centrale nella vita quotidiana dei cittadini di Martellago ed è, senza dubbio, una delle caratteristiche più importanti del territorio. Per tale ragione il capitolo

propone alcune attività sportive che possono migliorare l'inclusione sociale e la vita delle persone con disabilità.

Tale strumento è stato redatto in concomitanza alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Martellago. Il documento svolge il doppio ruolo di documento a sé stante di pianificazione e programmazione dei lavori di eliminazione delle barriere architettoniche e di strumento che lavori in sinergia con il PUMS e ne sia uno strumento attuativo. Infatti, il PEBA parte dal quadro conoscitivo del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile e traccia le principali azioni di messa in sicurezza, miglioramento della mobilità pedonale in un'ottica di *Universal Design*.



1 Riferimenti normativi e definizioni

Si riportano i principali riferimenti normativi riguardo il Piano:

A livello regionale:

- Legge Regionale Veneto 16/2007 – “Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche”
- DGR 841 di Marzo 2009 – “Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)”: contenente le Linee Guida. Tale testo è stato predisposto dall’Associazione Nazionale Mutilati ed Invalidi Civili.

A livello nazionale:

- L 118/71, Art. 27 – “Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale
- DPR 384/1978 – “Regolamento di attuazione dell’art. 27 della L 118/71 a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici”.
- L 41/1986: “Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 384/1978 (ora DPR 503/1996) Dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge”.
- Legge Quadro 13/1989 e il decreto attuativo DM 236/89 descrivono i modi e le caratteristiche per i vari livelli di attenzione: accessibilità, visitabilità e adattabilità.

- Legge 104/1992, Art. 24, comma 9: “I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all’accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all’installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili” ... facendo quindi obbligo ai Comuni di integrare il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) con il Piano di Accessibilità Urbana (PAU), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo), sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili. Tale legge trova attuazione nel DPR 503/1996 – “Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”. Tale provvedimento abroga il DPR 384/1978.

A livello generale queste normative e questo settore di legislazione discendono da indicazioni etiche e generali. Per esempio, la Convenzione ONU sui diritti dei disabili e le più alte carte e dichiarazioni a livello nazionale e internazionale. La Carta di Nizza introduce, all’Articolo 20 e 21 che tutte le persone sono uguali davanti alla legge e che “è vietata qualsiasi forma di discriminazione fondata, in particolare, sul sesso, la razza, il colore della pelle o l’origine etnica o sociale, le caratteristiche genetiche, la lingua, la religione o le convinzioni personali, le opinioni politiche o di qualsiasi altra natura, l’appartenenza ad una minoranza nazionale, il patrimonio, la nascita, la disabilità, l’età o l’orientamento sessuale”.

La Costituzione Italiana all’Articolo 3 stabilisce che: “Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla

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

Si riportano alcune definizioni utili:

- **Fruibilità:** la possibilità di utilizzare gli spazi sia costruiti che aperti, i servizi informativi e i mezzi di trasporto;
- **Orientamento:** la possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione e di individuare elementi di interesse sensoriale lungo i percorsi;
- **Sistema di orientamento:** tutte le soluzioni di carattere grafico, tattile e acustico adottate singolarmente o integrate fra loro, che facilitano la percezione dei luoghi e l’orientamento;
- **Accessibilità:** la possibilità, anche per persone con ridotto o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l’edificio, di entrarvi, di fruire di tutti gli spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni;
- **Accessibilità condizionata:** la possibilità, con aiuto, ovvero con l’ausilio di personale dedicato, di raggiungere l’edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni;



- **Accessibilità minima:** la possibilità per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere e utilizzare agevolmente gli ambienti principali e almeno un servizio igienico di uno spazio o edificio pubblico. Per ambienti principali si intendono le aree (in uno spazio aperto) o i locali (in uno spazio costruito) in cui si svolgono le funzioni ivi attribuite;
- **Accessibilità informatica:** con riferimento alle disabilità sensoriali e è la capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche a coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari;
- **Adattabilità:** la possibilità tecnico-economica di modificare, nel tempo, lo spazio costruito, allo scopo di renderlo accessibile e fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale;
- **Tecnologie assistite:** sono gli strumenti e le soluzioni tecniche, hardware e/o software, che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici (comandi e guida vocali, app, codici di suoni in apposite sezioni ecc.);
- **Usabilità:** il grado in cui un prodotto può essere usato da specifici utenti per raggiungere specifici obiettivi con efficacia, efficienza e soddisfazione. Misura la facilità con la quale i contenuti e le funzionalità del prodotto sono disponibili e fruibili dall'utenza, evitando che specifiche funzioni restino, di fatto, inutilizzate. L'usabilità è riferita a prodotti e servizi (recentemente a siti e applicazioni

web). La fruibilità a spazi e d edifici, in particolare delle persone non vedenti, ipovedenti o audiolesi;

- **Visitabilità:** è intesa come l'accessibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare.

Gli spazi pubblici, pertanto, potranno essere rappresentati con tre livelli di accessibilità:

1. *Accessibilità* (totale ed immediata fruizione);
2. *Visibilità* (parziale fruizione nello spazio o nel tempo);
3. *Adattabilità* (fruizione possibile ma condizionata a specifici interventi facilmente attuabili).

2 Introduzione

Il PEBA è uno strumento di monitoraggio e programmazione dei lavori pubblici con il fine di migliorare la qualità dello spazio pubblico e la qualità della vita di tutti. Il Piano è da aggiornare e da integrarsi con i settori comunali dei lavori pubblici, della mobilità e della pianificazione territoriale. Nel caso del Comune di Martellago, il PEBA viene redatto in concomitanza del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) offrendo così una grande occasione di sinergia fra i due piani. La pianificazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche nei percorsi pedonali nell'abitato dei tre centri del Comune di Martellago, si integra con la pianificazione della mobilità pedonale del PUMS. Il PEBA, infatti, mira ad individuare i percorsi e i servizi della città in modo che siano accessibili a tutti partendo dal presupposto che uno spazio accessibile ai disabili è uno spazio migliore per tutti. Si osserva, infatti, che il PEBA non è un piano destinato unicamente alle persone disabili ma anche alle fasce deboli della popolazione quali bambini e anziani e che tutti, nell'arco della propria vita, possono incontrare difficoltà nel muoversi nella città a causa di una disabilità temporanea come una gamba ingessata in seguito ad un incidente oppure per altre attività; si pensi ad una persona anziana che torna dalla spesa con il carrello oppure ad una coppia di genitori che spingono un passeggino.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		
<p>Presenza di ostacoli fisici.</p> <p>Sono dovuti, più di frequente, alle difficoltà incontrate dalle persone su sedia a ruote o con mobilità limitata a superare rampe di scale o brevi dislivelli o a muoversi in spazi o ambienti di dimensioni limitate (marciapiedi, pensiline del trasporto pubblico, o in edifici pubblici atri, disimpegni, servizi igienici ecc.).</p>	<p>Assenza di elementi riconoscibili.</p> <p>L'assenza di punti di riferimento visivi, tattili e acustici e le difficoltà ad ottenere le informazioni necessarie, crea nei disabili sensoriali situazioni di disorientamento e difficoltà a percepire le caratteristiche spaziali del luogo in cui si trovano, portando, a volte, alla rinuncia da parte del disabile stesso a recarsi nel luogo designato, con ricadute negative sulle sue capacità di partecipazione alla vita sociale.</p>	<p>Assenza di comunicazione e/o di linguaggio condiviso.</p> <p>Si tratta di problemi dovuti a deficit di apprendimento, di attenzione, di comunicazione e di relazioni sociali.</p>

Figura 1: I tipi di disabilità

Spesso si identifica il problema delle barriere architettoniche come un semplice problema geometrico di inserimento di una sedia a rotelle nei percorsi urbani, ma la disabilità non è solo quella delle persone in carrozzina ma anche limitazioni di diversa entità e gravità. Il PEBA, pertanto, definisce i criteri di progettazione degli spazi pubblici secondo i dettami dell'*Universal Design*.

2.1 Gli obiettivi

Come riportano le disposizioni regionali per la redazione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, tali piani muovono da una serie di Obiettivi. L'obiettivo riportato nelle disposizioni regionali è il seguente:

Garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani pubblici costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti secondo criteri di pianificazione/prevenzione e di buona progettazione. Il PEBA si pone quindi l'obiettivo di garantire il raggiungimento del maggiore grado di mobilità di persone con disabilità nell'ambiente abitato.

A lato di questo obiettivo generico si individuano alcuni obiettivi specifici del contesto di Martellago e degli altri due centri principali:

1. Consentire il collegamento dei principali poli di interesse presenti sul territorio con percorsi pedonali accessibili e sicuri
2. Consentire la fruizione delle vie più importanti per la socialità e il commercio da parte di tutti i cittadini e i visitatori

3. Permettere la fruizione degli spazi verdi e degli spazi dedicati allo sport da parte di tutti i cittadini e i visitatori quali luoghi fondamentali per la riabilitazione e l'inclusione sociale
4. Fornire uno strumento per la pianificazione della manutenzione delle infrastrutture pedonali più frequentate

2.2 Integrazione con altra pianificazione

La redazione del PEBA avviene in modo contestuale e sinergico con la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Martellago. Oltre al tema delle barriere architettoniche, il PEBA si interessa anche di sicurezza pedonale pianificando percorsi pedonali sicuri e confortevoli per tutti, non unicamente per le persone con disabilità motoria, cognitiva o sensoriale. Per questa ragione è fondamentale individuare alcune azioni per la messa in sicurezza dei pedoni, fra cui l'istituzione di Zone 30, zone scolastiche e interventi di moderazione del traffico. Queste azioni non vengono riportate in questo documento e si rimanda al documento del PUMS per il loro sviluppo e le analisi.

Altri elementi di sinergia di cui gode la redazione del PEBA derivano dalla pianificazione del Piano Direttore del Parco Laghetti, polo fondamentale per la vita e la socialità del territorio di Martellago e nucleo di unione e identitario per i tre centri. Il Masterplan del Parco terrà in considerazione l'accessibilità alle aree più importanti del parco dove saranno inserite le attività principali.

2.3 Il PEBA degli spazi pubblici

Tale documento si concentra sulla pianificazione dei percorsi e degli spazi pubblici non trattando la messa a norma e l'accessibilità degli edifici. Le ragioni di tale scelta sono principalmente legate alla necessità di uno strumento che ben si interfacciasse con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile redatto in concomitanza e in sinergia che si occupa soprattutto della fruizione delle infrastrutture pedonali della città. Inoltre, tale Piano è stato redatto durante la pandemia di Covid 19 la quale ha reso impossibile il libero accesso agli edifici pubblici per i sopralluoghi necessari, è stato così possibile rilevare unicamente l'accessibilità dei due cimiteri del territorio e della stazione ferroviaria di Maerne. Per gli altri edifici pubblici o di interesse generale individuati si è proceduto a verificare il percorso pedonale che li rendessero fruibili da tutti oltre che alla presenza di parcheggi riservati ai disabili in prossimità. Come evidenziato nel Paragrafo 3.2, la localizzazione e la fruibilità di questi luoghi sono stati la guida principale per il disegno della rete di percorsi che è stata verificata e sulla quale sono proposti gli interventi atti all'abbattimento delle barriere architettoniche.

3 La fase conoscitiva

La formazione del PEBA si compone di tre fasi principali:

- L'analisi dello stato di fatto
- La progettazione degli interventi
- La programmazione degli interventi

La prima fase del PEBA è la costruzione di una base conoscitiva atta ad individuare il contesto di studio, le criticità e le aree di intervento.

3.1 Il quadro conoscitivo del PUMS

Il PEBA, essendo redatto in contemporanea al PUMS, ne condivide le analisi conoscitive, sia quelle sociali che quelle analitiche. Per questa ragione per quanto riguarda l'inquadramento territoriale, socioeconomico e del settore della mobilità, si rimanda alla relazione PUMS. Si riportano unicamente le analisi più legate al tema delle barriere architettoniche riguardanti la struttura demografica del territorio. Da tali analisi emerge come il territorio di Martellago, seguendo il trend nazionale, veda un progressivo invecchiamento della popolazione come emerge dalla Figura 2. L'invecchiamento della popolazione rende sempre più necessario intervenire nella direzione dell'accessibilità per tutti e della sicurezza dei percorsi pedonali per consentire anche ai soggetti deboli e alle persone che possono procedere con incertezza o che hanno difficoltà di deambulazione.

Andamento della popolazione per classi di età

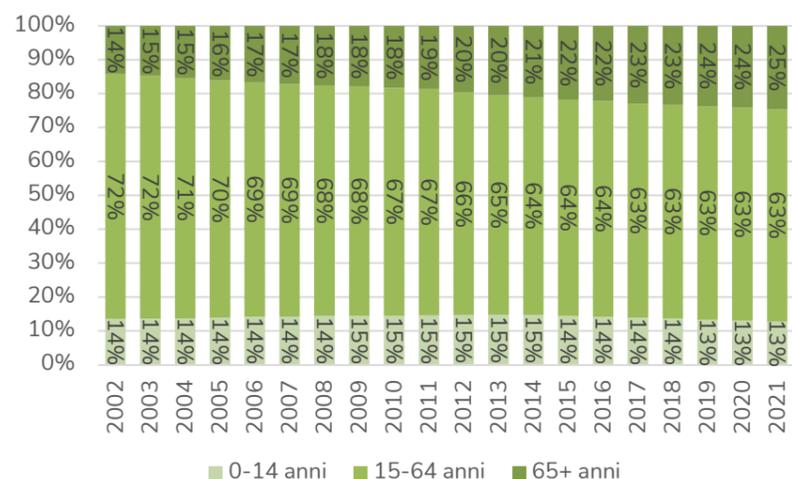


Figura 2: Andamento della popolazione per classi di età [Fonte: ISTAT]

Distribuzione della popolazione fra le tre frazioni del Comune

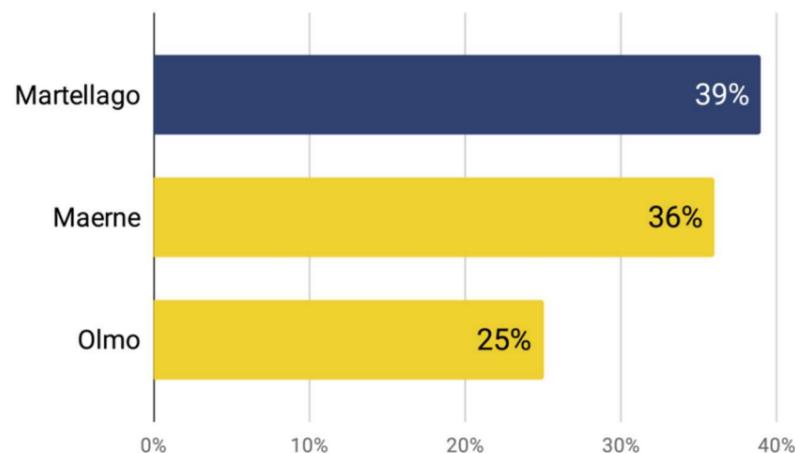


Figura 3 Distribuzione della popolazione fra le tre frazioni [Fonte: Redigendo PUMS comunale]

In Figura 3 si riporta la distribuzione della popolazione fra i tre centri principali del Comune di Martellago. Da questa distribuzione si osserva come il capoluogo ospiti il 39% della popolazione e Maerne, secondo centro ha un numero molto simile di abitanti. Il centro di Olmo è minore per dimensioni ma ospita il 25% della popolazione totale. Per questa ragione il Comune di Martellago non può essere considerato come un centro capoluogo con alcune frazioni ma come un vero e proprio sistema tripolare in cui ogni centro è un sistema autosufficiente con i propri servizi minimi (parrocchia, scuole, poste, fronti commerciali e aree verdi fra gli altri) e la propria identità. I servizi di eccellenza, legati soprattutto allo sport e al tempo libero sono complementari, con la palestra a Olmo, la Piscina a Maerne e il centro sportivo con campi da calcio e velodromo a Martellago. In questo scenario tripolare il PEBA si occupa di ognuno dei tre centri in maniera proporzionale ai servizi e alle criticità presenti nei tre abitati.

3.2 I punti e spazi di interesse

La ricognizione dei punti di interesse ha particolare rilevanza nella predisposizione del Piano in quanto da un lato individua gli edifici più importanti da rendere accessibili e verificarne le condizioni di accessibilità e dall'altro aiuta a tracciare gli itinerari da indagare e da rendere accessibili e sicuri per il transito di tutti, sia disabili che normodotati. Nelle figure riportate a lato e in seguito, si riportano i punti di interesse principali dei tre centri individuati in sede di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Martellago. Questi punti di interesse sono parte integrante del quadro conoscitivo del PUMS e vengono recepiti dal PEBA.

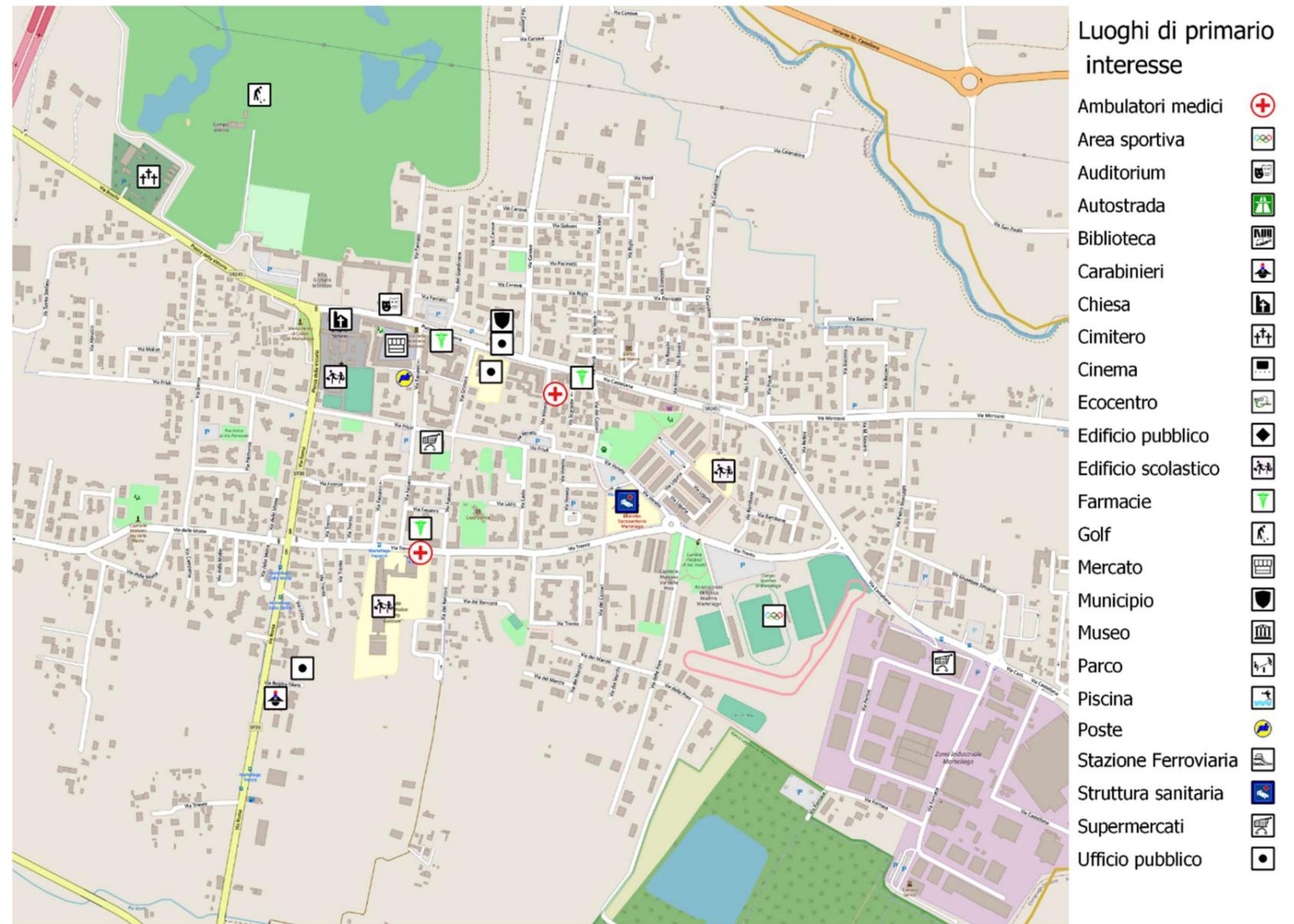


Figura 4: Punti di primario interesse – Martellago

I punti di interesse individuati sono innanzitutto i plessi scolastici e le aree per il tempo libero, fra cui si considerano parchi e centri sportivi. Inoltre, si riportano altre attrezzature di interesse pubblico come edifici pubblici, sedi comunali, la biblioteca, aree commerciali, luoghi di culto e servizi sanitari.

La ricognizione si è svolta su tutti e tre i centri principali del Comune: Martellago, Maerne e Olmo.

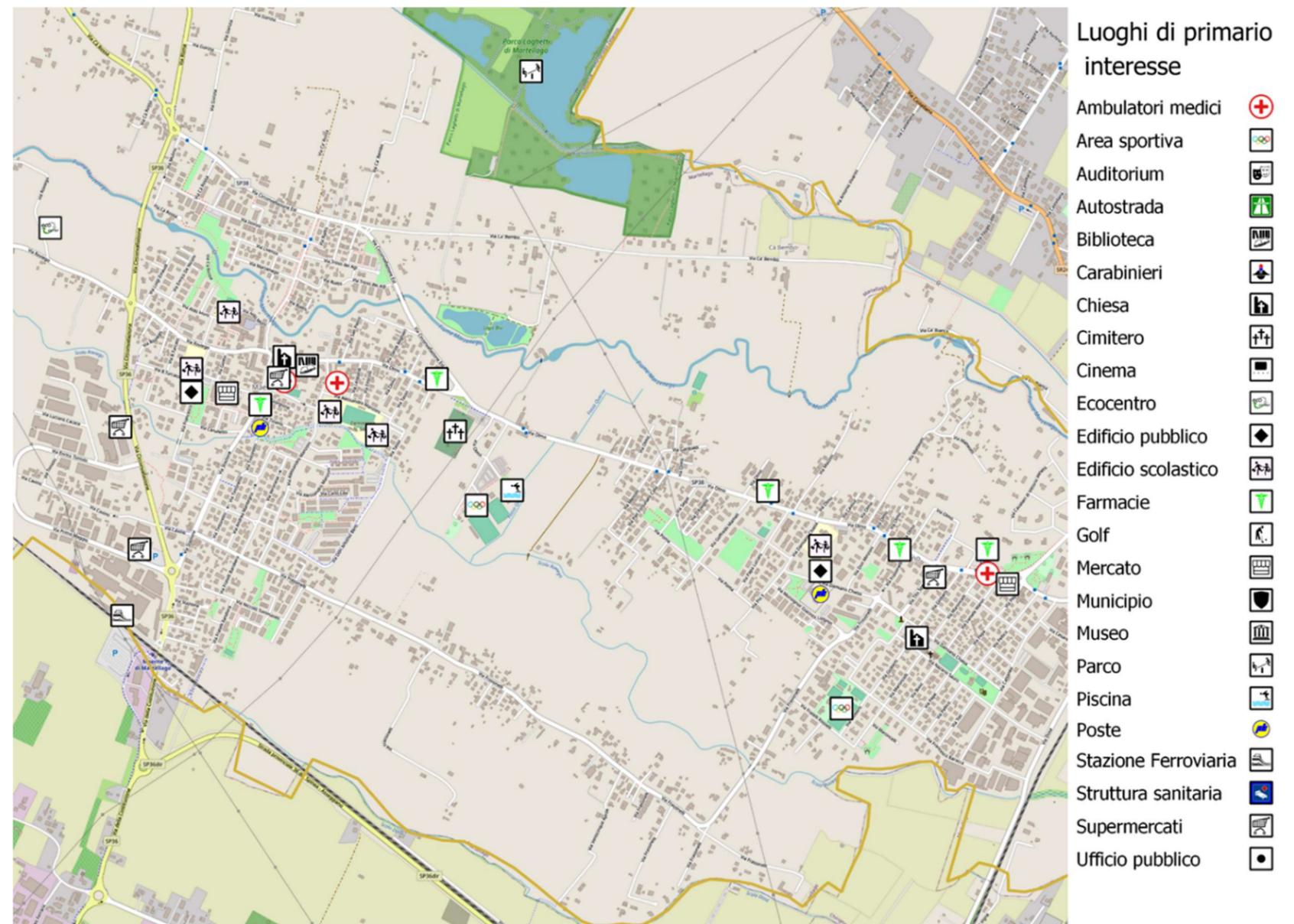


Figura 5: Punti di primario interesse - Olmo e Maerne

3.2.1 Il sistema dei parchi e dei parchi fluviali

Il territorio comunale di Martellago è caratterizzato dalla presenza di aree verdi che si concentrano lungo la rete dei fiumi e dei canali. Le aree verdi necessitano di particolare attenzione nella progettazione accessibile a causa delle caratteristiche intrinseche dei luoghi: i percorsi pedonali sono spesso in materiale incoerente come terra battuta o ghiaia, sono frequenti percorsi in sterrato e spesso non tutti i percorsi pedonali possono garantire una adeguata illuminazione durante tutte le fasce orarie. Contemporaneamente alla redazione del PUMS e del PEBA è in corso la redazione di alcune progettualità e pianificazioni dedicate al Parco Laghetti come già evidenziato al Paragrafo 2.2 La pianificazione delle reti ciclabili del PUMS e sovracomunali andranno a collegarsi e a garantire l'accessibilità su tali percorsi. Va inoltre considerato che nei parchi anche l'orientamento può essere difficile per i disabili sensoriali e quindi andranno soddisfatti dei requisiti che permettano un facile e migliore orientamento.

Le aree verdi sono fondamentali per l'inclusione sociale e sono aree importanti per il benessere delle persone con disabilità perché possono fornire occasioni di incontro, di vita all'aria aperta e possono essere sede di attività motoria. In linea con questa sensibilità all'inclusione sociale nelle aree aperte e nelle aree gioco, è la realizzazione del parco giochi inclusivo Carabinieri d'Italia a Maerne. Tale il parco giochi inclusivo di Maerne, inaugurato nel Settembre 2021, è uno spazio in cui i giochi sono accessibili a tutti e così i bimbi con qualche forma di disabilità potranno giocare assieme ai compagni e coetanei normodotati. Il PEBA promuove l'attrezzatura di altre aree giochi di questo genere nel territorio di Martellago, con l'obiettivo di attrezzare ogni centro con aree gioco di questo tipo.

L'intera rete dei parchi fluviali, i percorsi lungo gli argini e il verde collegato a questi è un'attrezzatura d'eccellenza nel territorio di Martellago e trova il punto di sintesi e di maggiore pregio nel Parco Laghetti. Il Parco Laghetti è il più importante del territorio e rappresenta anche un elemento identitario del Comune di Martellago e vero polo sovracomunale, il parco, infatti, ha una valenza territoriale provinciale e attira visitatori da oltre il Comune. Alla luce di ciò è importante che l'accesso e la fruizione del Parco Laghetti possano avvenire in modo accessibile, facile e privo di barriere architettoniche di ogni tipo. Nella rete ciclopedonale e dei percorsi dedicati al tempo libero proposta dal PUMS, esso si configura anche come cuore e connettore dell'intera rete e per tale ragione è centrale anche nelle intenzioni del PEBA.



Figura 6: Uno dei percorsi all'interno del Parco Laghetti

3.2.2 I percorsi privilegiati della pedonalità

Nell'ambito della "strategia 10 minuti" del PUMS, si è posta particolare attenzione alla valorizzazione dell'identità dei

tre centri, delle loro dinamiche di prossimità e della possibilità di viverli quotidianamente a piedi o in bicicletta con una ricognizione e una valorizzazione dei servizi insediati sul territorio. In quest'ottica sono state individuate le dinamiche del commercio e le polarità dei servizi presenti nei tre centri di Martellago, Maerne e Olmo. Da queste analisi sono state ricavate alcune tavole rappresentanti la "passeggiata del commercio" e la "passeggiata dei servizi". Tali percorsi mettono a sistema le aree verdi, i locali del commercio e dei servizi, seguono i fronti commerciali principali e i punti di interesse maggiore delle tre località. Data la natura di tali percorsi e la loro importanza all'interno del PUMS questi assi devono essere accessibili, sicuri e facilmente transitabili da tutti in modo continuo e confortevole.

Si riportano nelle figure seguenti le tavole per i tre centri come individuate nel PUMS di Martellago.

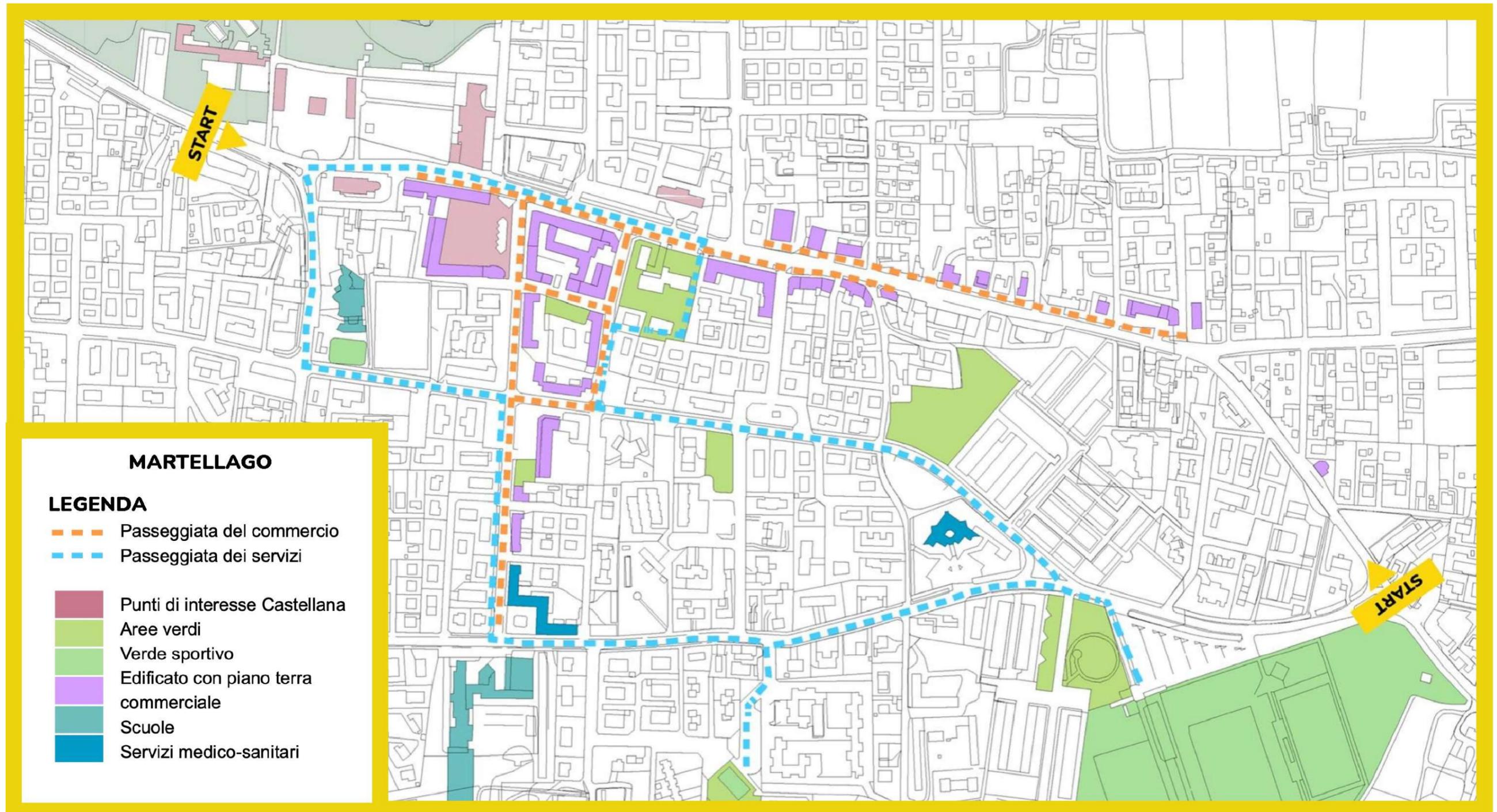


Figura 7: Le passeggiate del commercio e dei servizi del PUMS - Martellago



Figura 8: Le passeggiate del commercio e dei servizi del PUMS - Maerne



Figura 9: Le passeggiate del commercio e dei servizi del PUMS - Olmo

3.3 La partecipazione e il questionario

La partecipazione del PEBA ha seguito un percorso parallelo a quello della partecipazione del PUMS. In particolare, la partecipazione del PUMS si è sviluppata su tre attività differenti:

1. Il questionario online
2. Il laboratorio permanente PUMS
3. Il laboratorio con i cittadini

Per i dettagli riguardanti la campagna di partecipazione dei cittadini con i sopralluoghi e le interviste si rimanda ai capitoli relativi del PUMS, in questa sede si proporrà solo l'analisi del questionario relativa al Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

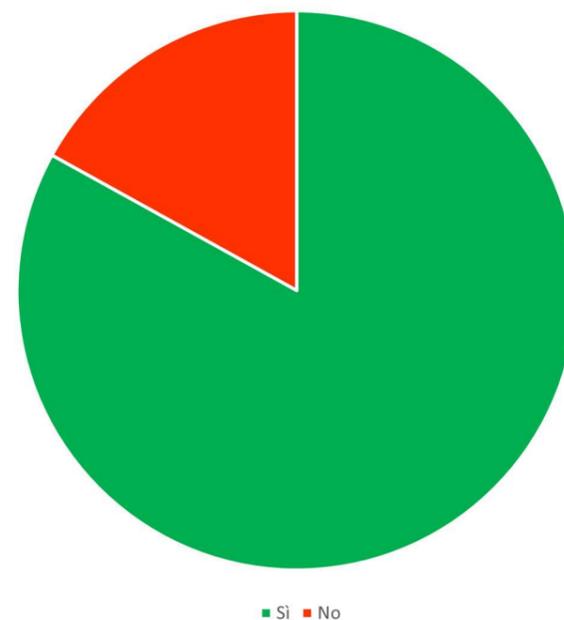
Il laboratorio permanente è stata un'attività di sei giorni, dal 21 Giugno al 26 Giugno, in cui sono stati svolti sopralluoghi, interviste e confronti con i diversi attori sociali ed economici dei tre centri riguardo i temi del PUMS e del PEBA. In questa attività sono state raccolte importanti analisi, osservazioni sul campo e criticità relative ad entrambi i piani in oggetto.

Il laboratorio con i cittadini è stato un incontro di restituzione e confronto con il pubblico sui temi principali per il PUMS che si è svolto il 27 Ottobre 2021 presso l'auditorium di Olmo.

Il questionario, somministrato alla popolazione all'interno dei lavori per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile aveva una sezione dedicata al PEBA. Tale questionario segue quello proposto nell'Allegato V delle Linee Guida per la redazione dei PEBA della Regione Veneto. La

sezione del questionario relativa all'eliminazione delle barriere architettoniche, la decima del questionario generale, ha fornito indicazioni importanti per il Piano e i risultati, già presentati nell'allegato al PUMS relativo al questionario vengono analizzati anche in questa sede. Il questionario è rimasto online e compilabile dal 17 al 31 Maggio 2021.

La zona dove abiti è servita da mezzi di trasporto pubblico?



Risposta	Conteggio	Percentuale
Sì	328	83,04%
No	67	16,96%

Figura 10: La zona dove abiti è servita da mezzi di trasporto pubblico? [Fonte: Questionario online]

Dalle risposte del questionario emerge che il trasporto pubblico serve in maniera piuttosto capillare il territorio e le aree abitate dalle persone che hanno risposto al questionario.

La seconda domanda del questionario permetteva all'utente di segnalare la presenza di barriere architettoniche lungo i percorsi pedonali della città. Sono giunte oltre un centinaio di segnalazione riguardo percorsi pedonali e criticità diffuse. Le segnalazioni pedonali sono comunque state poche e la maggior parte erano generiche e riguardavano:

- Pavimentazione dissestata per le radici affioranti
- Pavimentazione sconnessa per poca manutenzione
- Pavimentazione sconnessa per alcuni chiusini non a livello della strada
- Mancanza di scivoli e rampe
- Mancanza di protezione di alcuni attraversamenti pedonali pericolosi
- Mancanza di segnalazione acustica agli attraversamenti
- Sosta selvaggia ad occupare i percorsi pedonali

Un'altra domanda aveva il compito di raccogliere indicazioni riguardo la mancanza di parcheggi riservati ai disabili. Rispetto alla domanda precedente le segnalazioni sono state meno numerose e la maggior parte erano segnalazioni sull'utilizzo scorretto di questi stalli da parte di veicoli non aventi diritto, soprattutto in orario notturno. Le segnalazioni hanno riguardato queste zone:

- Via Lazio
- In prossimità delle fermate dell'autobus
- Via Olmo X Via Foscolo

- Piazza Vittoria
- Piazza IV Novembre

Le domande successive raccoglievano altre indicazioni riguardo barriere architettoniche presso edifici pubblici, altri edifici privati ma aperti al pubblico. Inoltre, si indaga la capillarità dei percorsi pedonali, ciclabili e di trasporto pubblico dall'abitazione al centro della località dove l'utente aveva detto di abitare. Le prime due domande hanno raccolto poche indicazioni mentre la terza evidenzia una capillarità piuttosto buona delle infrastrutture pedonali.

La settima domanda della sezione riguardante il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, raccoglieva indicazioni riguardo quali luoghi erano ritenuti prioritari per le installazioni di mappe tattili e informazioni in braille o altri strumenti dedicati ai disabili sensoriali.



Figura 11: Esempio di mappe tattili - Da mappe-tattili.com

Le segnalazioni riguardano principalmente alcuni edifici pubblici o aperti al pubblico quali banche, la biblioteca, parchi e giardini, Piazza Bertati e in generale i luoghi pubblici.

Altre segnalazioni riguardo le barriere architettoniche riportano criticità. Le più rilevanti sono riportate in seguito:

- Altre segnalazioni riguardo alcune sconessioni su alcuni marciapiedi
- Garantire la continuità dei percorsi pedonali
- Aumentare i dossi in Via Frassinelli

Un'ultima domanda chiedeva agli intervistati se si riconoscessero in una delle categorie di persone con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva. In questo modo è stato possibile analizzare con particolare attenzione le risposte delle persone che hanno risposto affermativamente alla domanda in quanto si considera che le persone con disabilità di qualsiasi genere abbiano una sensibilità maggiore al tema delle barriere architettoniche.

Ti riconosci in una delle categorie di persone con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva?

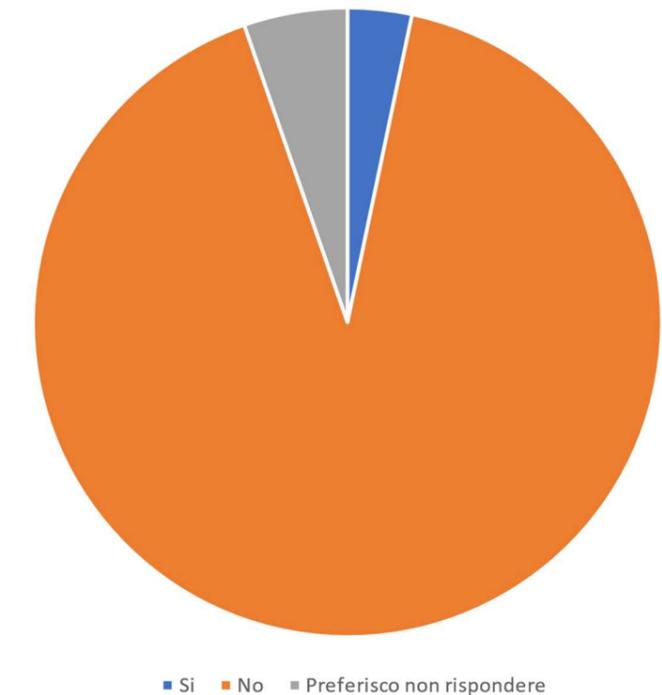


Figura 12: Ti riconosci in una delle categorie di persone con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva? [Fonte: Questionario online]

3.4 I rilievi dei percorsi pedonali

L'attività più importante della fase conoscitiva del PEBA è il rilievo sul campo dei percorsi pedonali. La scelta dei percorsi pedonali da rilevare si è basata sulle indicazioni raccolte e riportate nei paragrafi precedenti. Si è tentato di scegliere i percorsi più rilevanti dei tre centri individuate come le vie principali per il collegamento dei punti di interesse come servizi pubblici e plessi scolastici e i percorsi più importanti per la città come, per esempio, quelli con i principali fronti commerciali e che ospitano le attività e la vita dei centri.

Dopo aver individuato i percorsi pedonali si sono suddivisi in tratti omogenei da associare a due schede di rilievo, una per ogni lato della strada. Le schede di rilievo degli spazi urbani sono state individuati seguendo le indicazioni dell'Allegato IV delle Linee Guida della Regione Veneto.

La scheda, riportata in Figura 13, è stata compilata da due rilevatori sul campo che hanno utilizzato i seguenti strumenti per la campagna di indagine:

- Una livella elettronica professionale per la misurazione delle pendenze
- Un metro retraibile di 5m di lunghezza per le misurazioni delle larghezze e delle altezze
- Una macchina fotografica per la raccolta di documenti fotografici
- Altri strumenti utili al rilievo quali penne, giubbotti catarifrangenti e cartellini con il nome

La campagna di indagine è durata due giorni e si è svolta nel Novembre 2021.

Ogni scheda è stata in seguito riportata in un database su un foglio elettronico e i documenti fotografici sono stati collegati a ciascun tratto rilevato per una migliore comprensione delle criticità e delle caratteristiche del percorso pedonale.

SCHEDA RILIEVO PERCORSO PEDONALE		DATA: ___/___/___	
Indirizzo:			
Tratto e lato (civici pari/dispari):			
Rif.	Punto di rilievo / verifica	Esito	Note / indicazioni progettuali
1 CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE			
1.1	Tipologia		1. Ciclopedonale; 2. Marciapiede o protetto; 3. Non protetto; 4. Assente
1.2	Rilevare la larghezza MASSIMA del percorso		cm
1.3	Rilevare la larghezza MINIMA del percorso		cm
1.4	Rilevare l'altezza dell'eventuale cordolo		cm
1.5	Materiale della pavimentazione		1. Materiale lapideo; 2. Mattonelle; 3. Asfalto; 4. Cemento; 5. Incoerente (terra, prato ...)
1.6	Materiale dell'eventuale cordolo		0. Assente; 1. Pietra; 2. Prefabbricato
1.7	Tipologia degli eventuali parapetonali		0. Assenti; 1. Paletti o archetti; 2. Dissuasori di sosta
1.8	Presenza di elementi tattili per ciechi?	SI NO	Se SI, compilare Scheda ril. barriere senso-percettive
2 PARCHEGGI			
2.1	Ci sono parcheggi riservati a persone con disabilità in prossimità del percorso pedonale?	SI NO	
2.2	La segnaletica orizzontale/verticale sono conformi alla normativa?	SI NO	
2.3	I parcheggi riservati ai disabili hanno la rampa di raccordo con il percorso pedonale adiacente?	SI NO	
3 PERCORSI			
3.1	Il percorso pedonale ha una larghezza minima di 90 cm lungo tutto il tratto?	SI NO	
3.2	Il percorso pedonale è dotato di piazzole (140x140 cm ogni 10 m) per consentire la rotazione e l'incrocio delle carrozzine (in piano per il riposo in caso di pendenze superiori al 5%)?	SI NO	
3.3	La superficie della pavimentazione del percorso pedonale risulta in buono stato, priva di sconnesioni e antisdrucciolevole?	SI NO	
3.4	Il percorso pedonale è privo di elementi sporgenti dal piano di calpestio più di 2 cm? Le griglie hanno maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro?	SI NO	
3.5	Le eventuali isole salvagente degli attraversamenti pedonali sono accessibili alle persone su sedia a rotelle?	SI NO	
4 DISLIVELLI			
4.1	Rilevare la pendenza longitudinale del percorso pedonale:		___ / ___ %
4.2	La pendenza trasversale al senso di marcia è inferiore al 2%?	SI NO	
4.3	Dove il percorso pedonale si raccorda con la sede stradale sono presenti rampe di pendenza a norma? (nel dubbio misurare lunghezza e pendenza)	SI NO	cm (lunghezza) % (pendenza)
4.4	Il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti è uguale/minore a 15 cm?	SI NO	
4.5	Dove i dislivelli non sono superabili con semplici rampe sono stati installati adeguati meccanismi per persona con disabilità?	SI NO	
5 OSTACOLI			
5.1	L'arredo urbano od ostacoli sono posti in modo da non ridurre il passaggio netto a meno di 90 cm? (Risposta multipla: indicare in numero di volte che ricorre l'ostacolo)		alberi fioriere chioschi / edicole panchine tavolini e sedie di bar pali della segnaletica stradale pensiline della fermata TPL pali di segnali pubblicitari cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani pali di cartelloni pubblicitari autovetture in sosta pali della pubblica illuminazione moto/ciclomotori in sosta pali della fermata TPL biciclette/monopattini in sosta altro (specificare):
5.2	Lungo i percorsi pedonali è garantita l'altezza minima di 210 cm da terra?	SI NO	
6 VARIE			
6.1	Dove il livello del passaggio pedonale coincide con quello della carreggiata risulta opportunamente delimitato?	SI NO	
6.2	I semafori che regolano gli attraversamenti pedonali sono dotati di segnalazione acustica per non vedenti?	SI NO	
6.3	L'illuminazione pubblica risulta sufficiente?	SI NO	
NOTE ULTERIORI:			
Redattore (nome e cognome)		Firma	

Figura 13: La scheda di rilevazione dei percorsi



Figura 14: La livella elettronica utilizzata per i rilievi



Figura 15: Il metro utilizzato per i rilievi



Figura 16: Una fase del rilievo

Il database così creato ha permesso la realizzazione delle mappe delle criticità e delle schede di rilievo. Le prime sono riportate in seguito, le seconde sono riportate nell'Allegato. In ogni scheda si riportano i dati più rilevanti raccolti in sede di sopralluogo e alcuni contenuti fotografici. Ogni tratto, quindi, viene caratterizzato dal codice anagrafico del tratto e il lato della strada. Fanno eccezione i tratti che non hanno due lati perché appartengono a percorsi ciclopedonali o pedonali non lungo la sede stradale e pertanto vengono nominati con il codice univoco e "Unico". In sede di rilievo, talvolta, si è osservata la necessità di assegnare due differenti schede di rilievo ad un unico tratto e lato poiché si sono rilevate due parti non omogenee o che era conveniente rilevare in modo separato. In questo caso una delle due parti mantiene il codice e il lato, mentre l'altra prende il codice e l'appellativo "Bis" (per esempio 43Bis).

Si sono prodotte tre tavole, una per ogni centro, per classificare su vari livelli di accessibilità i percorsi secondo tre dei temi più importanti dell'accessibilità:

- La larghezza del percorso pedonale
- Le condizioni della pavimentazione
- La presenza di rampe e scivoli per accedere al percorso pedonale.

In seguito, vengono proposte le mappe che riportano i percorsi individuati e il risultato dei rilievi per ogni tema per ognuno dei tre centri.



3.4.1 Le schede di rilievo

Nell'Allegato di questo documento si riportano le schede di rilievo di ogni tratto. In queste schede si riportano le seguenti informazioni:

- L'anagrafica del tratto in esame
 - Via
 - Lato
 - Località
 - Codice univoco
 - Una tavola della via con riportati le informazioni riguardo:
 - Anagrafica
 - Criticità emerse sul tema della larghezza
 - Criticità emerse sul tema della pavimentazione
 - Criticità emerse sul tema delle rampe
 - Tipologia del percorso pedonale
 - Materiale della pavimentazione
 - La presenza di elementi tattili
 - La presenza di parcheggi in prossimità del percorso e qualità della segnaletica e la presenza della rampa di raccordo con il percorso pedonale
 - La pendenza longitudinale in punti percentuali
 - Pendenza trasversale se superiore al 2%
 - La presenza delle rampe agli attraversamenti
 - Le condizioni della pavimentazione
 - La presenza di elementi sporgenti e di griglie a maglie attraversabili da una sfera di 2cm di diametro
 - Il dislivello del marciapiede dal piano carrabile
- La verifica sull'altezza utile del percorso
 - Gli ostacoli che riducono la larghezza a meno di 90cm
 - La verifica della corretta segnalazione del raccordo fra la sede stradale e il marciapiede
 - Altre note e considerazioni
 - Eventuali documenti fotografici relativi al tratto in esame

3.4.2 Martellago

Per quanto riguarda Martellago si è scelto di rilevare i percorsi pedonali che sono rappresentati in Figura 17. Si osserva che si vanno a collegare i principali servizi lungo la Castellana e lungo Via Fapanni, il plesso scolastico all'incrocio fra Via Fapanni e Via Trento e si raggiunge il poliambulatorio lungo Via Trento e l'ingresso Nord del Parco Laghetti, lungo Via delle Pree. Viene inoltre rilevato anche il quadrilatero composto fra Via Castellana, Via Roma, Via Friuli e Via Fapanni.



Figura 17: I percorsi pedonali rilevati – Martellago

I percorsi individuati a Martellago sono stati suddivisi in vari settori omogenei e sono stati battezzati con un codice univoco, un numero progressivo. A Martellago sono stati rilevati 33 segmenti. Per ognuno di questi segmenti sono state compilate quindi due schede, una per ogni lato della strada. Fanno eccezione il Segmento 84 e il Segmento 73 che sono due percorsi pedonali e pertanto non hanno due lati a cui fare riferimento.

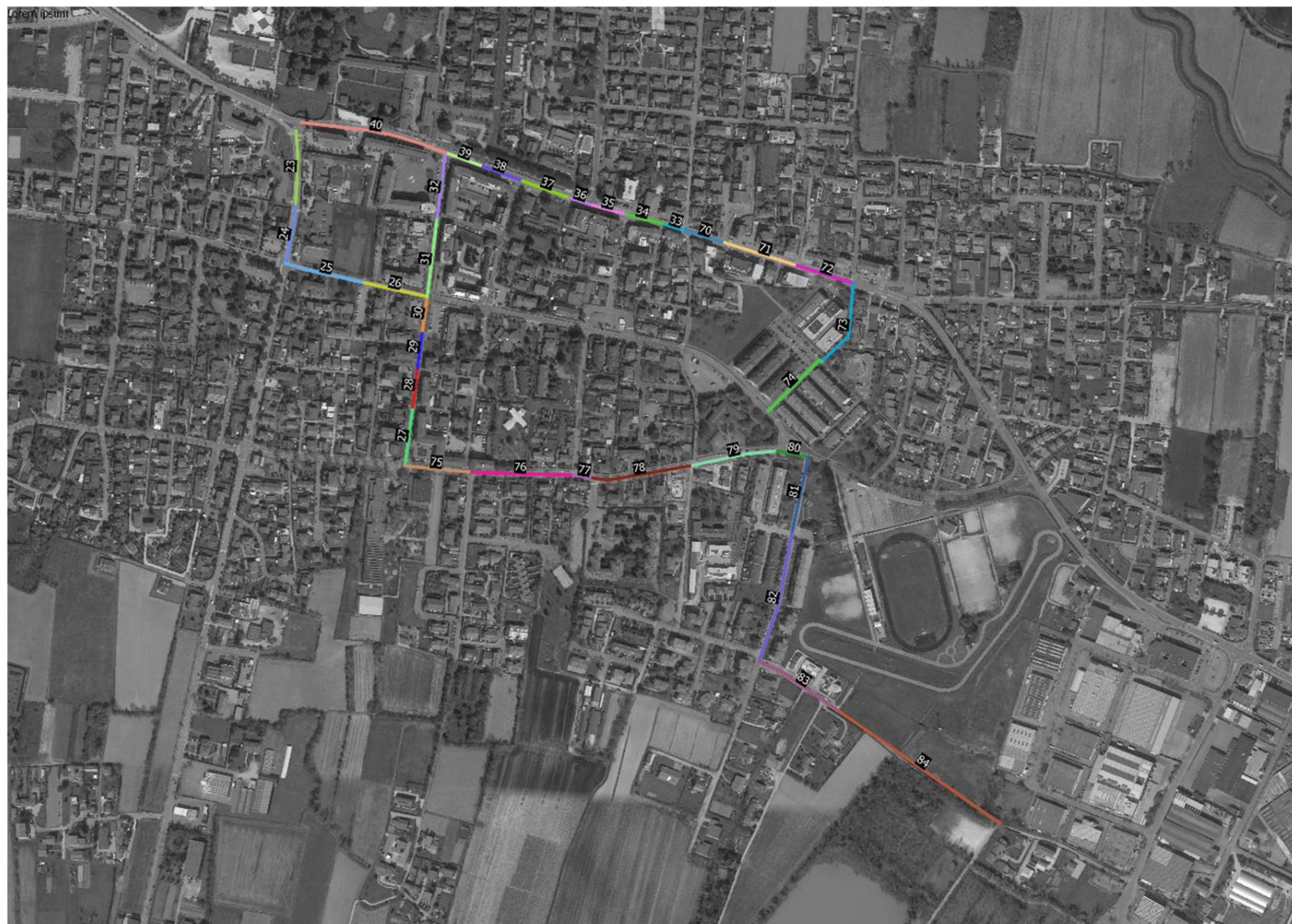


Figura 18: Anagrafica dei segmenti rilevati – Martellago

3.4.2.1 Larghezza

Si riporta in Figura 19 la larghezza dei percorsi pedonali rilevati a Martellago. La larghezza minima del percorso da garantire deve essere di 90cm con una piazzola di 140x140cm ogni 10m per permettere l'eventuale incrocio di due sedie a rotelle.

Il quadro che emerge in generale nel territorio di Martellago è che i marciapiedi sono sufficientemente larghi per il transito di persone su sedia a ruote, fanno eccezione alcuni piccoli tratti sulla Castellana, lungo Via Roma e lungo Via Fapanni.

Lungo la Via Castellana il tratto 71Nord ha visto la presenza di alcuni tavolini del bar che riducono il passaggio a meno dei 90cm necessari, mentre sul tratto 33Sud le problematiche sono dovute ad un cattivo disegno del marciapiede e dalla presenza di un paletto.

Il percorso presso la chiesa, lungo Via Roma (Tratto 23Est), invece, è stretto e il transito è impedito da una strettoia.

Infine, nei tratti lungo Via Fapanni (30 e 29Est) le criticità sono date da alcuni paletti posti lungo la via che possono essere facilmente spostati ed allargati per ottenere una migliore accessibilità.



Figura 19: Criticità emerse dal rilievo dei percorsi pedonali – Larghezza – Martellago

3.4.2.2 Pavimentazione

La pavimentazione dei percorsi pedonali deve garantire alcune caratteristiche minime:

- Essere in buono stato
- Essere non sdruciolevole
- Non avere elementi sporgenti per più di 2cm dal livello stradale
- Non avere elementi quali grate o griglie con maglie in cui può passare una sfera di raggio 2cm

Il quadro che emerge dall'analisi di Martellago è generalmente buono con pochi rati con criticità diffuse e gravi, la maggior parte dei tratti hanno una pavimentazione in buono stato o con limitate criticità. La maggior parte di queste criticità sono da attribuire a sconnessioni e buche e, talvolta, a caditoie con maglie troppo larghe lungo il percorso.

Fanno eccezione il tratto 74Ovest e il tratto 84Unico. Il tratto 74Ovest risulta scivoloso se bagnato (è sotto un portico) e il tratto 84Unico è invece un tratto in materiale incoerente (sterato ed erba) che porta all'ingresso Nord del Parco Laghetti.



Figura 20: Criticità emerse dai rilievi dei percorsi pedonali – Pavimentazione – Martellago

3.4.2.3 Rampe

In questa tavola si riportano, per il centro di Martellago quali sono i marciapiedi accessibili attraverso uno scivolo o rampa adeguata.

Il quadro che emerge è molto buono con quasi tutti i marciapiedi e percorsi pedonali con rampe funzionali all'accesso anche per persone costrette in sedia a rotelle, passeggini o semplicemente persone con difficoltà motorie. A questo fanno eccezione il tratto lungo la chiesa di Via Castellana. In questo tratto (40Bis) infatti il marciapiede termina e il percorso pedonale sale qualche gradino per accedere al sagrato della chiesa. In questo caso manca una rampa che permetta di superare il dislivello necessario provenendo da Est.

Lungo Via delle Pree ci sono le maggiori criticità dovute soprattutto a tratti con rampe non adeguate. Questi tratti vedono spesso volte sconnessioni e piccoli gradini in corrispondenza della rampa che se non rendono del tutto inaccessibile il marciapiede o il percorso pedonale ne limitano la qualità e il comfort.

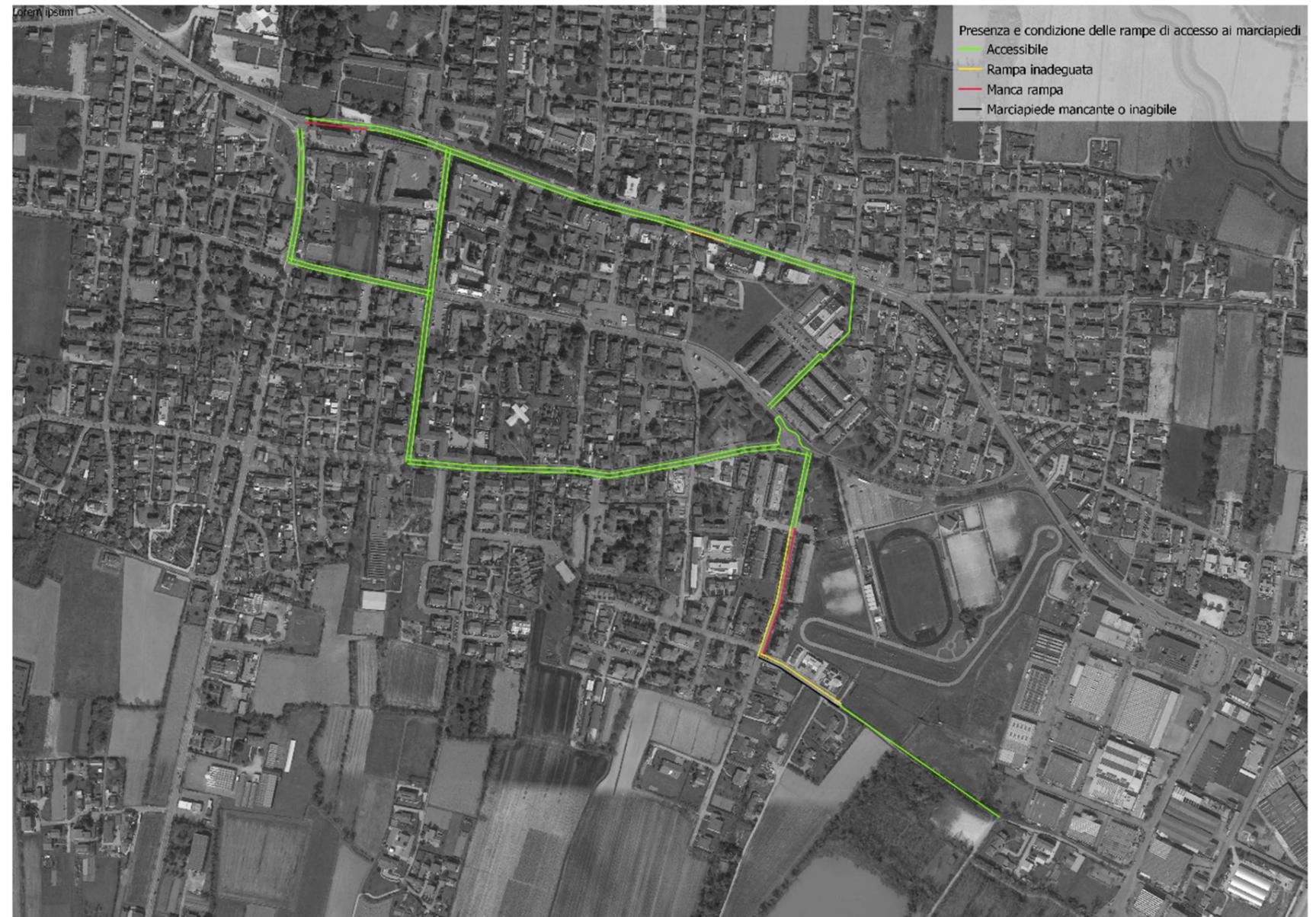


Figura 21: Criticità emerse dai rilievi dei percorsi pedonali - Rampe – Martellago

ù

3.4.2.4 Sintesi dell'analisi

Dall'analisi d'insieme del centro capoluogo risulta che il territorio di Martellago presenta delle buone caratteristiche per quanto riguarda la mobilità pedonale per le persone con disabilità. Il territorio pianeggiante non genera criticità relative alla pendenza, solo un tratto, di pochi metri ha pendenza superiore al 2%, e la maggior parte delle criticità sono risolvibili con semplici interventi di manutenzione della pavimentazione dei marciapiedi o la rimozione di ostacoli fissi quali paletti e archetti che riducono la larghezza del passaggio oppure ostacoli rimovibili come dehors di locali.

Solo uno dei 33 tratti indagati nell'ambito di Martellago presenta un dislivello fra il piano del marciapiede e la carreggiata superiore ai 20cm e la pendenza trasversale è superiore al 2%, limite ultimo, solo in quattro tratti. La maggior parte degli interventi sarà quindi finalizzata al rifacimento del manto della pavimentazione e alla sostituzione di caditoie non adeguate a causa di maglie eccessivamente larghe. Particolari verifiche vanno fatte sui tratti scivolosi e in erba.



3.4.3 Maerne

Per Maerne sono state individuate alcune delle vie più importanti dell'abitato seguendo lo stesso approccio tenuto per Martellago. Per Maerne sono state selezionate le strade del commercio che collegano i principali servizi. Inoltre, sono state selezionate le strade che collegano le scuole al centro del paese e che collegano la piscina con i plessi scolastici la piazza principale. Il collegamento fra le scuole e la piscina è garantito da una ciclopedonale che corre prima fra le case e in seguito lungo l'argine. Altri poli attrattori collegati sono il cimitero e l'ufficio postale e tocca l'area del mercato settimanale di Maerne.



Figura 22: I percorsi pedonali rilevati – Maerne



I percorsi pedonali sono stati divisi in 31 tratti omogenei. Anche in questo caso alcuni tratti sono da considerarsi non separati in due lati diversi, in particolare i tratti di argine e di ciclo-pedonale, 92 e 93 e alcuni tratti in cui non è interessante l'altro lato per i fini del piano. Questi sono i tratti 89, 90 e 91.

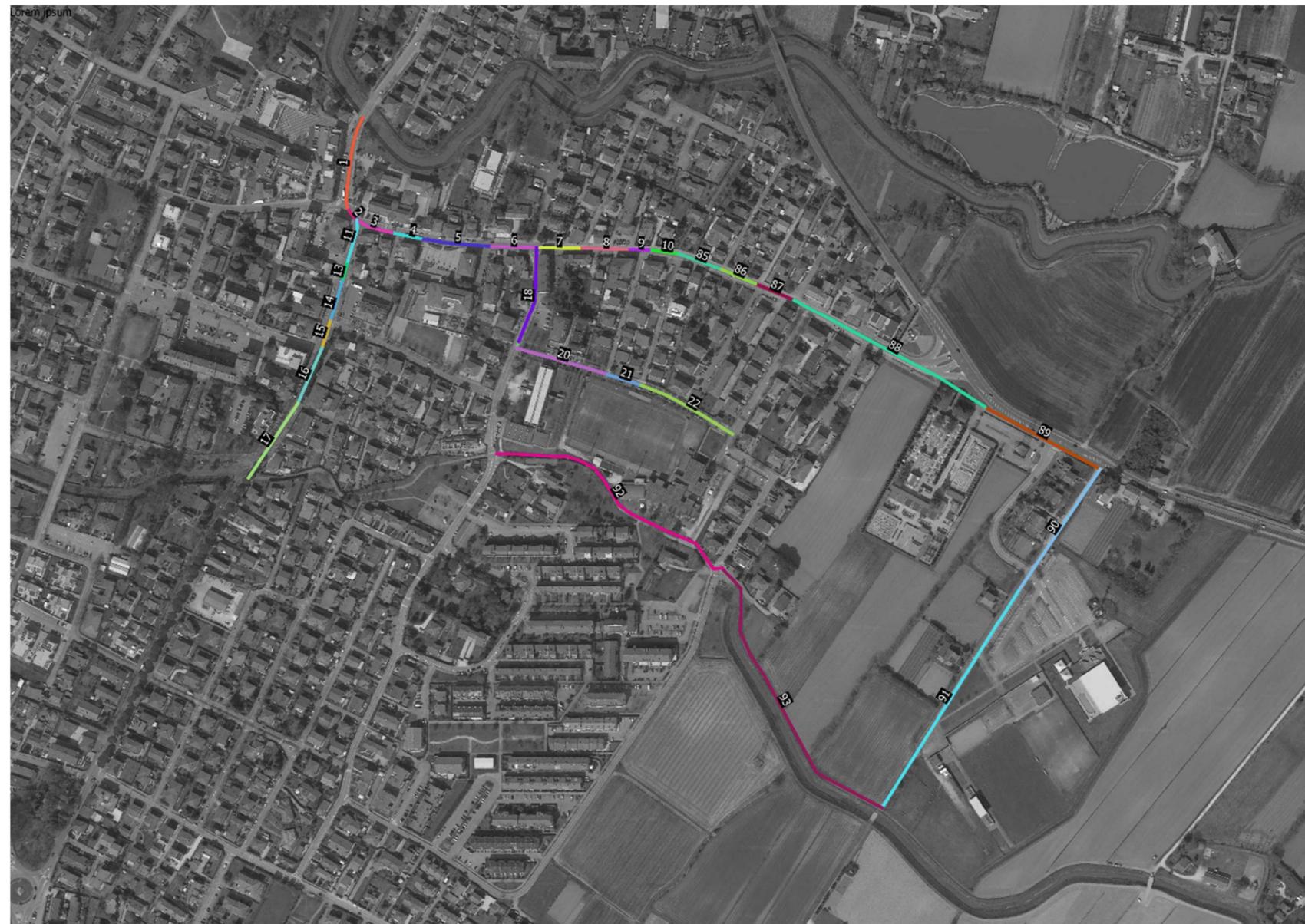


Figura 23: Anagrafica dei segmenti rilevati – Maerne

3.4.3.1 Larghezza

Le criticità riguardo i percorsi pedonali di Maerne sono poche frequenti ma situate in punti importanti. Nel tratto orientale di via Olmo, si registra una larghezza inferiore al minimo normativo in alcuni punti e in generale la larghezza del percorso pedonale non permette lo scambio fra due sedie a rotelle che si incrociano. Altri punti di criticità sono in Piazza IV Novembre, nella svolta da Via Stazione alla piazza la larghezza è insufficiente. In prossimità delle scuole, su Via Manzoni, il percorso pedonale non consente un facile transito. Sul lato Nord lo spazio utile al transito è ricavato dall'inserimento di alcune griglie all'interno delle aiole degli alberi. Questo fatto è particolarmente critico considerando che l'altro lato, il lato Sud, ha una pavimentazione non praticabile a causa di radici affioranti come emerge dalle figure successive.



Figura 24: Criticità emerse dai rilievi dei percorsi pedonali - Larghezza – Maerne

3.4.3.2 Pavimentazione

Il quadro che emerge dall'immagine d'insieme fornita dai rilievi sul tema della condizione della pavimentazione è meno positivo rispetto a quello di Martellago. Quasi tutti i percorsi presentano criticità più o meno gravi a livello di pavimentazione. La maggior parte delle criticità sono, anche in questo caso, sono relativi a piccole sconessioni, grate a maglie troppo larghe e chiusini sporgenti.

Anche in questo caso il percorso pedonale lungo l'argine è in terra battuta ed è da verificarne le potenzialità per il transito di persone con disabilità sia per quanto riguarda le difficoltà che possono avere le persone che utilizzano la sedia a ruote che le persone con disabilità di tipo sensoriale, come gli ipovedenti che possono avere delle criticità riguardo l'orientamento in un percorso privo di guide naturali e artificiali.



Figura 25: Criticità emerse dai rilievi dei percorsi pedonali - Pavimentazione – Maerne

3.4.3.3 Rampe

Il quadro che emerge è un quadro che mostra criticità, soprattutto lungo Via Olmo, con molte rampe mancanti o con alcune criticità che le rendono poco confortevoli al transito. Mancano anche alcune rampe lungo Via Stazione.

Si osservi che la mancanza anche di una sola rampa lungo un percorso pedonale nega la continuità dei percorsi pedonali rendendo impossibile, pertanto, ad una persona costretta su sedia a rotelle il transito e l'autonomia di spostamento. Inoltre, gli scivoli aiutano anche il transito di persone con scarsa mobilità che camminano con difficoltà o persone con passeggini o carrelli al seguito.

Nella tavola sono stati riportati, in rosso, tutti tratti anche dove manca solo una rampa. Per esempio, il lato Nord del segmento 7, presenta rampe all'inizio e alla fine, ma non su un attraversamento trasversale a metà come si vede ella tavola è segnata in rosso.



Figura 26: Criticità emerse dai rilievi dei percorsi pedonali – Rampe – Maerne

3.4.3.4 Sintesi dell'analisi

Il quadro generale che emerge dall'analisi dei 31 tratti che compongono la rete rilevata di Maerne è generalmente positivo con pochi segmenti delle vie rilevate che presentano gravi criticità. Come per Martellago il territorio pianeggiante non genera criticità legate alla pendenza e l'unico tratto in vera pendenza è quello che scende dal ponte di Via Rialto, Tratto 1. Questa parte di Via Rialto, in ingresso alla piazza principale del paese ha un'evidente sconnessione sul lato Est che ne limita molto l'accessibilità.

Sul tema della larghezza si sottolinea che la maggior parte delle criticità sono localizzate soprattutto sul lato Nord di Via Olmo in cui il marciapiede tende ad essere stretto anche a causa della presenza di pali della luce. Anche laddove il marciapiede sia sufficientemente largo per il transito di una singola sedia a ruote, non sono mai garantiti gli spazi necessari all'incrocio di due sedie a ruote, ovvero una piazzola di 140x140 cm ogni 10 metri. Lo stesso tratto di Via Olmo presenta vari tratti sconnessi e con problematiche più o meno gravi. Le sconnessioni sui marciapiedi sono un tema importante su tutto il territorio di Maerne anche se i tratti che si possono considerare gravemente sconnessi tanto da impedire o rendere difficile il passaggio di una sedia a rotelle o di persone con impedita e limitata capacità motoria e sensoriale sono molto ridotti in numero ed estensione.

Un tema molto rilevante è quello di Via Manzoni che è la via d'accesso alle scuole. Nel primo tratto, in direzione Nord-Sud, da Via Olmo il percorso sul lato Est è mancante, mentre sul lato Ovest è possibile individuare due segmenti. Il primo segmento è localizzato sotto un portico mentre il secondo all'aperto. Questi due segmenti, riconducibili al tratto codificato come 18Est non presentano particolari criticità se non qualche difetto di pavimentazione molto puntuale e qualche difetto sulle rampe che esistono ma hanno dei piccoli gradini con il piano stradale. La parte critica dei percorsi pedonali è dopo la curva delle scuole

dove i due lati della strada presentano criticità differenti. Il lato Sud risulta di fatto inaccessibile, le rampe esistono e la larghezza sarebbe adeguata, tuttavia la pavimentazione è molto sconnessa, persino impraticabile a causa delle radici degli alberi. Le criticità sono molto più evidenti nella seconda parte, quella fronte i campi sportivi. Il lato Nord presenta delle caratteristiche della pavimentazione migliori, con poche criticità puntuali. Le problematiche sono legate principalmente alla larghezza del percorso nell'ultimo tratto (22Nord), il marciapiede, anch'esso alberato ha una larghezza ridotta fra il muro delle proprietà private e l'aiuola degli alberi. Sulle aiuole sono state posizionate delle grate che permettono il passaggio.

Le barriere architettoniche date dalla mancanza di rampe e scivoli per salire e scendere dai marciapiedi sono numerose a Maerne rispetto al centro capoluogo e si localizzano soprattutto lungo Via Olmo e lungo Via Stazione. Alcune rampe impediscono la continuità dei percorsi pedonali mentre altre non permettono l'attraversamento della strada in senso trasversale, un esempio di queste criticità è su Via Olmo, in corrispondenza della fermata dell'autobus in direzione Venezia.

Un'analisi particolare la merita il percorso pedonale presso le piscine e lungo l'argine. Il segmento di strada che collega il tratto urbano di Via Olmo fino alla deviazione per la piscina è una ciclopedonale con qualche sconnessione ma in generale buono stato. La presenza di un archetto riduce la larghezza del percorso ai soli 90cm minimi per il transito della sedia a ruote e quindi non rappresenta una criticità.



Figura 27: L'archetto che riduce il percorso ciclopedonale

Il percorso per la piscina procede su un marciapiede alberato con leggere crepe fino ad arrivare alla piscina. Il marciapiede in mattonelle procede fino all'ultima proprietà privata e poi termina. Da quel punto in avanti si arriva all'argine su una strada promiscua. L'argine è in terra e va, pertanto, verificata la transibilità con una sedia a rotelle e l'orientamento per gli ipovedenti. Il tragitto sulla ciclabile fra Via Berti e Via Manzoni è segnalato come solo ciclabile e non ciclopedonale a causa delle dimensioni ridotte (2.50 metri di larghezza).



3.4.4 Olmo

La scelta dei percorsi da rilevare a Olmo si è concentrata come per le altre località sul principio del collegamento dei poli attrattori principali, fra cui le poste, l'auditorium e la chiesa. A questi si uniscono la scuola di Olmo e il campo sportivo a sud del Paese. Il fronte commerciale lungo Via Olmo è rilevato.

Di fatto le vie rilevate sono quattro:

- Via Olmo, nel tratto fra la scuola e la rotatoria di Via Selvanese
- Via Chiesa
- Via Frassinelli fra Via Chiesa e Via Fratelli Rossetti
- Via Fratelli Rossetti fino al campo sportivo



Figura 28: I percorsi pedonali rilevati – Olmo

I percorsi sono stati suddivisi in 33 tratti omogenei. Anche in questo sono stati separati i due lati della via e in un caso, lungo via Chiesa, il tratto 53Sud è stato separato in un tratto 53Sud e 53Bis in quanto non omogeneo. Infatti, il tratto 53Bis non ha marciapiede a differenza del tratto 53Sud.



Figura 29: Anagrafica dei segmenti rilevati – Olmo

3.4.4.1 Larghezza

Le criticità che emergono sul tema della larghezza dei percorsi sono da ricercare soprattutto lungo via Olmo, in particolare nella parte fra le due rotonde, quella di Via Speri e quella di Via Selvanese. Il lato Nord è costituito da una ciclopedonale con dimensioni ridotti ma adatte al transito delle sedie a rotelle, mentre il lato sud presenta molteplici problemi. In tema di larghezza le criticità sono legate al posizionamento di alcuni ostacoli fra cui:

- Palo della luce
- Archetti
- Pensiline della fermata dell'autobus
- Cassonetti
- Alberi

Altri tratti con ostacoli sul percorso sono lungo Via Chiesa, gli ostacoli rilevati sono legati alla presenza di fusti di alberi tagliati o non tagliati e armadietti della luce.

Altre criticità sono legate alla mancanza totale del percorso pedonale nel lato sud di Via Chiesa dopo la chiesa e nel lato Nord di Via Fratelli Rossetti oltre al lato Est di Via Frassinelli dopo Via Pio X.



Figura 30: Criticità emerse dai rilievi dei percorsi pedonali – Larghezza – Olmo

3.4.4.2 Pavimentazione

La pavimentazione dei percorsi pedonali presenta numerose e diffuse criticità su tutta la rete, in particolare su Via Olmo sul lato Sud e lungo Via Chiesa. Le criticità sono tipicamente sconnessioni dovute a radici affioranti, a sconnessioni di vario genere a grate con maglie troppo larghe. La maggior parte degli interventi saranno di riasfaltatura e di sistemazione della sede di marcia con la sostituzione di elementi critici come le caditoie e i chiusini sconnessi che emergono dal piano del marciapiedi di oltre 2 cm.



Figura 31: Criticità emerse dal rilievo dei percorsi pedonali - Pavimentazione – Olmo

3.4.4.3 Rampe

La presenza di rampe sul territorio di Olmo per garantire la continuità dei percorsi pedonali lungo i marciapiedi è garantita lungo la Via Olmo anche se talvolta le rampe hanno delle sconessioni e gradini proprio in corrispondenza delle stesse. Lungo Via Chiesa ci sono, infatti, alcuni tratti in cui mancano le rampe necessarie all'attraversamento delle strade per i disabili. La parte più critica è il tratto di Via Chiesa di fronte alla scuola. La scuola è un polo di attrazione presso il quale deve essere garantita la massima accessibilità pedonale sia per i normodotati che per le persone con disabilità; la scuola, infatti, è un luogo in cui avviene l'integrazione sociale dei bambini.

Altri tratti critici sono di fronte alla chiesa di Olmo e all'auditorium, due poli importanti che devono essere serviti da percorsi privi di barriere architettoniche. Infine, anche Via Fratelli Rossetti, strada privilegiata per raggiungere il campo da calcio, ha grosse criticità: sul lato Nord non è presente un percorso pedonale e sul lato il percorso esistente non è in continuità a causa di alcuni scivoli mancanti.



Figura 32: Criticità emerse dal rilievo dei percorsi pedonali - Rampe – Olmo

3.4.4.4 Sintesi dell'analisi

Il quadro generale di Olmo fa emergere un territorio con gravi mancanze in fatto di accessibilità per le persone con mobilità ridotta. Questo avviene soprattutto nel tratto rilevato di Via Olmo.

Via Olmo, nella parte centrale, prima e dopo Via Frassinelli, presenta grosse criticità legate soprattutto alla pavimentazione sia sul lato Nord che sul lato Sud. Il tratto verso Venezia, dopo la rotatoria di Via Speri, ha criticità molto diverse sul lato Sud e Nord. Il lato Sud presenta grosse problematiche riguardo la presenza di ostacoli lungo il percorso che riducono la larghezza del percorso pedonale a meno dei 90 cm necessari. Gli interventi in questo senso si concentreranno su una migliore disposizione dell'arredo urbano e degli stalli di sosta presso gli edifici commerciali. Il percorso pedonale del lato Sud di Via Olmo presenta grosse criticità anche sul tema della condizione della pavimentazione che presenta numerose sconnessioni e fessurazioni diffuse oltre che chiusini e caditoie da sostituire.

Il lato Nord di Via Olmo è caratterizzato dalla presenza della pista ciclabile che presenta una geometria non adeguata all'attuale normativa. La pista ciclabile è utilizzata anche dai pedoni in mancanza di un marciapiede e a causa della segnaletica confusa. La segnaletica orizzontale e verticale non sempre è concorde fra loro ad indicare se il percorso è solo ciclabile o se può essere utilizzato in maniera promiscua da pedoni e ciclisti. Le criticità su questo lato della strada sono da ricondurre anche alla mancanza di una segnaletica chiara che separi il percorso pedonale o ciclopedonale dalla sede stradale. Infatti, soprattutto in corrispondenza degli accessi a vie laterali e agli stalli di sosta di fronte alle attività commerciali mancano attraversamenti pedonali e una segnalazione

chiara attraverso la segnaletica orizzontale. Per questa ragione gli interventi si concentreranno in una intera riorganizzazione della carreggiata stradale, cercando di recuperare spazio dall'eliminazione del cordolo attuale.

Oltre a Via Olmo, Via Chiesa è una via che presenta numerose criticità. Nel tratto fra Via Gioberti e Via Cattaneo, sul lato Sud, prossimo all'area della parrocchia, non è presente un'infrastruttura pedonale. Sul lato Nord, invece, il percorso pedonale è stato realizzato da breve con una colorazione verde, paletti parapetonali e ringhiera, attraversamenti pedonali ben segnalati sia dalla segnaletica orizzontale sia da elementi tattili per non vedenti. La parte fra via Gioberti e la curva di Via Pio X, presenta varie criticità puntuali sia per l'accessibilità degli scivoli sia per la pavimentazione talvolta sconnessa. Lungo il percorso, si osservano anche un certo numero di ostacoli, soprattutto alberature e alberatura tagliate che rendono il percorso complicato da percorrere in sedia a ruote. L'area più critica di Via Chiesa è quella di fronte alla scuola. La criticità è data sia da alcune sconnessioni su entrambi i lati data dalla pavimentazione da mantenere. Si registra anche una mancanza di manutenzione del verde privato con alcuni alberi che riducono l'altezza utile a meno di 210 cm. I marciapiedi davanti alla scuola devono essere riorganizzati e mantenuti con la realizzazione di rampe nuove e scivoli per i disabili. La continuità dei percorsi pedonali si deve considerare non unicamente garantita dalle rampe e scivoli, ma anche da una corretta ed efficace segnalazione degli attraversamenti pedonali. Per esempio, la mancanza della segnaletica su Via Papa Luciani, proprio di fronte alla scuola, è una criticità da risolvere.



Figura 33: L'attraversamento mancante e la rampa mancante presso Via Chiesa e Via Papa Luciani a Olmo

3.5 I rilievi dei luoghi pubblici all'aperto

Come specificato nel Paragrafo 2.3, non è stato possibile rilevare le condizioni di accessibilità degli edifici per le limitazioni presenti in tempo di crisi pandemica. Si sono però rilevati, attraverso una scheda dedicata la Stazione Ferroviaria di Maerne e i due cimiteri. Un discorso a parte merita, infine, il Parco Laghetti. In questo capitolo si riporta una descrizione qualitativa delle condizioni di accessibilità di tali luoghi.

3.5.1 Stazione Ferroviaria

La Stazione Ferroviaria di Maerne di Martellago è situata al confine Sud del territorio comunale e appartiene al sistema SMFR Veneto. La stazione ha dimensioni ridotte e gli accessi avvengono da entrambi i lati. Sul lato Sud è presente un ampio parcheggio, mentre sul lato Nord, verso l'abitato di Maerne, il parcheggio ha dimensioni contenute.



Figura 34: Il lato Sud della stazione di Maerne - Si vede il parcheggio e il sottopassaggio pedonale

Da un punto di vista di accessibilità la stazione di Maerne non presenta criticità particolari se non una segnaletica non conforme alla normativa per quanto riguarda i parcheggi riservati sul lato Nord. Per il resto l'accesso alla stazione e l'attraversamento dei binari sono garantiti da rampe di larghezza e pendenza adeguata.

La fruizione della stazione è possibile anche da parte dei soggetti con disabilità visive grazie alla presenza di piste tattili e segnali tattili come si può osservare anche in Figura 34.

3.5.2 Cimitero di Maerne e Olmo

Il cimitero, localizzato alla porta Est di Maerne, in prossimità della piscina, ha un accesso di dimensioni adeguate ed è per la maggior parte accessibile a tutti. L'accesso ad alcune porzioni del cimitero è reso difficile dalla mancanza di percorsi lastricati si è, talvolta, costretti ad attraversare alcuni tratti in ghiaia, tali tratti, comunque, non pregiudicano la transitabilità di una sedia a ruote.



Figura 35: L'ingresso del cimitero di Maerne e Olmo



Figura 36: Le rampe per raggiungere le aree sopraelevate del cimitero



Figura 37: Il parcheggio riservato con la segnaletica orizzontale rovinata



Figura 38: Percorsi perimetrali in san pietrini

Alcune delle aree sono sopraelevate e sono rese accessibili da alcune rampe, visibili in Figura 36.

Le aree di parcheggio per disabili non sono adeguatamente identificate dalla segnaletica orizzontale che risulta rovinata e non visibile.

I percorsi perimetrali sono realizzati in san pietrini o lastricati, lungo tali percorsi le sconessioni sono minime ma la larghezza degli stessi è tale da impedire lo scambio fra due sedie a ruote.

3.5.3 Cimitero di Martellago

Il cimitero di Martellago è situato all'uscita nordoccidentale dell'abitato di Martellago. Il cimitero presenta caratteristiche analoghe al cimitero precedentemente analizzato con poche criticità e con i dislivelli presenti adeguatamente serviti da rampe che consentono l'accesso alle aree sopraelevate del cimitero.

L'accesso è garantito da un ingresso ampio e da un percorso in ghiaia ed è servito da due stalli di parcheggio riservati per i possessori di tagliando per disabili.

La maggior parte dei percorsi pedonali interni all'area sono lastricati con difetti superficiali ridotti e che non creano problematiche relative a sconessioni e barriere architettoniche.



Figura 39: Gli stalli riservati all'ingresso del cimitero



Figura 40: L'ingresso del cimitero



Figura 41: I servizi igienici del cimitero



Figura 42: Una delle rampe per accedere ad un'area sopraelevata



4 La fase progettuale

In questa fase si sono messe a sistema le criticità per le varie vie dei centri urbani per individuare quali interventi andassero realizzati con lo scopo di migliorare l'accessibilità per le persone con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva.

Per ogni via, quindi, verranno riportate un elenco di criticità e gli interventi che il PEBA individua per risolvere tali criticità.

4.1 Il sistema di priorità

Si considera che gli interventi sulla stessa via saranno attuati in contemporanea e pertanto ogni via rappresenta un'azione singola del Piano che sarà posizionata in un ordine temporale differente a seconda di un sistema di priorità. Il sistema ideato assegna ad ogni via un punteggio:

- Da 0 a 5 punti sulla base della quantità e della presenza dei poli di interesse serviti immediatamente dal percorso e dall'importanza del percorso relativamente ai vari fronti commerciali e di fruizione quotidiana dei cittadini
- Da 0 a 5 punti sulla base dell'entità delle criticità riscontrate lungo la via in esame in tema di larghezza del percorso
- Da 0 a 5 punti sulla base dell'entità delle criticità riscontrate lungo la via in esame in tema di condizione della pavimentazione
- Da 0 a 5 punti sulla base dell'entità delle criticità riscontrate lungo la via in esame in tema di rampe e scivoli per l'accesso ai percorsi pedonali

- Da 0 a 3 punti sulla base delle criticità tenendo conto dei due lati della strada tenendo in considerazione che se almeno uno dei due lati non ha criticità, l'intervento è meno prioritario rispetto al caso in cui ambo i lati sono inaccessibili.

4.2 La stima dei costi degli interventi

Ogni intervento proposto sulle vie analizzate per risolvere le criticità emerse in sede di rilievo è accompagnato da una stima di massima del costo di tale intervento. Si vuole sottolineare che la "stima dei costi", definita dall'articolo 2.4.2 del D.G.R. 841 del 2009, non è un "computo metrico estimativo".

Gli interventi sono stati clusterizzati in diverse categorie, per ognuna delle quali è stata individuata una stima del prezzo unitario e quindi la stima dell'intervento a partire dal prezzo unitario.

Tali stime saranno la base su cui fondare il quadro economico del PEBA di Martellago.

4.3 Gli interventi sulle vie rilevate

Nelle pagine seguenti si riportano le analisi di ogni via analizzata riportando per ognuna le mappe tematiche dell'anagrafica, delle criticità in tema di larghezza, condizioni della pavimentazione e rampe. Si riporta anche una mappa che illustri la posizione della via nell'insieme del territorio comunale, il punteggio della priorità individuata per gli interventi di quella via, un elenco degli interventi e la stima economica di ognuno di essi.

4.3.1 Martellago

4.3.1.1 Piazza Vittoria

Piazza Vittoria è la piazza principale di Martellago ed è stata divisa in tre tratti: 37, 38, 39 e 40.

Il lato sud del percorso pedonale, che corrisponde ad un tratto della Castellana, è diviso in due tratti molto diversi. Il tratto di fronte al municipio è in mattonelle e rappresenta uno dei tratti più vivi del commercio con un gran numero di locali quali bar e gelaterie. La seconda parte, dopo l'incrocio con Via Fapanni e l'accesso alla Piazza vera e propria, nel porticato continua un percorso pedonale che non presenta alcuna criticità. In questa parte della via, sotto i portici, ci sono due rampe per disabili dalle caratteristiche adeguate.

L'ultimo tratto, quello lungo il lato della chiesa, invece si sviluppa su una piattaforma rialzata, sopra alcuni scalini che la rendono inaccessibile.

Sul lato nord ci sono minime criticità legate a piccole sconessioni e piccoli gradini dopo la chiesetta.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe

Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	3
Larghezza	0
Pavimentazione	2
Rampe	4
Criticità sui due lati	1
Totale	10/23

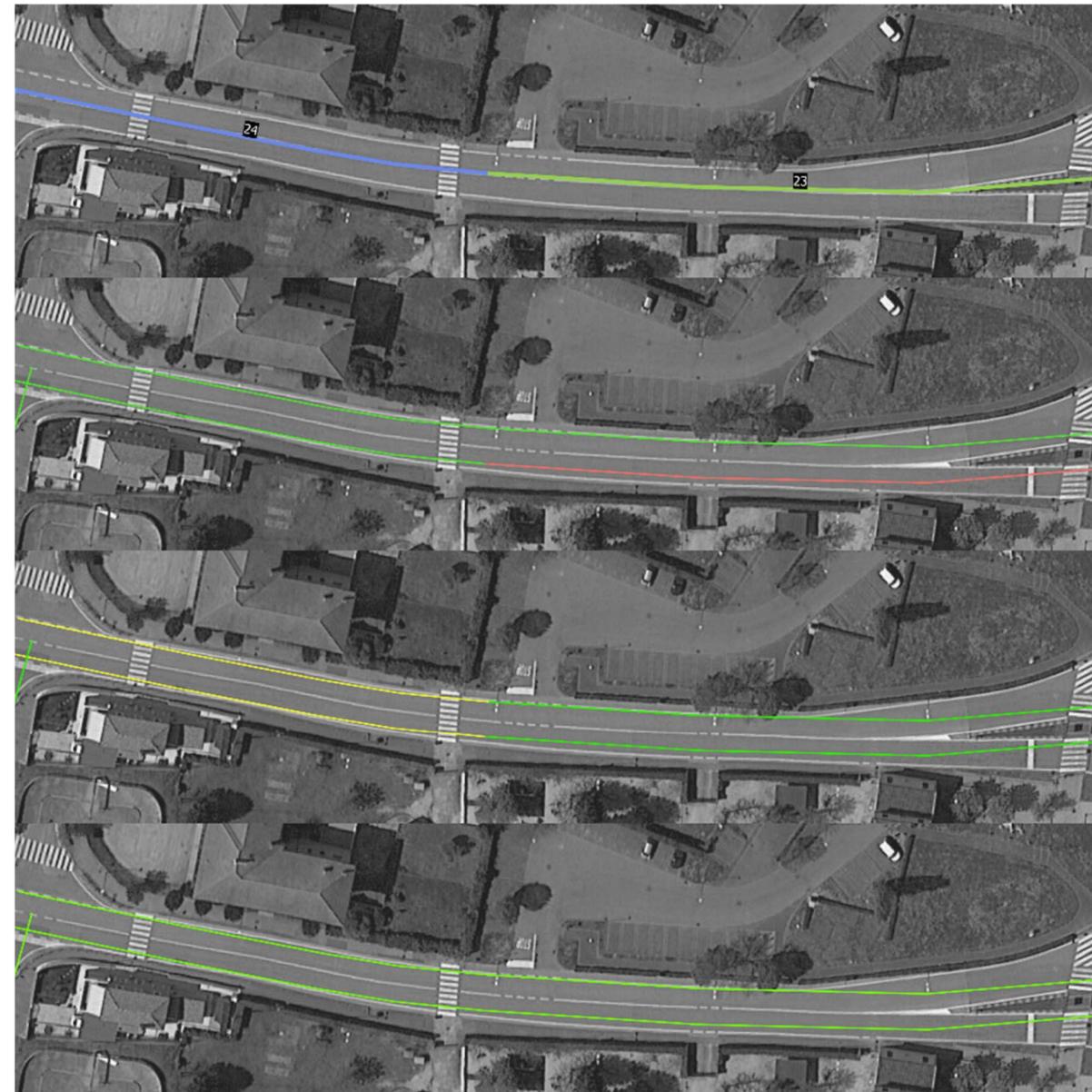
La priorità degli interventi presso Piazza Vittoria è piuttosto bassa 10/23 e nasce soprattutto dalla considerazione che la gravità delle criticità è minima tranne per la rampa mancante per accedere alla chiesa. In ogni caso il resto del percorso è accessibile e quindi la maggior parte dei servizi e locali presenti sulla via sono serviti.

Tratto	Intervento	Importo
40Bis	Realizzazione di scivolo per disabili per accedere al sagrato della chiesa da Est	2.125,00 €
40Bis	Realizzazione di scivolo per disabili per attraversamento pedonale fronte Cantine Villa Grimani	2.125,00 €
40Nord	Risoluzione gradino fra area di parcheggio Cantine Villa Grimani e percorso pedonale fronte chiesa	350,00 €
37Sud	Rifacimento manto del marciapiede in conglomerato bituminoso (Circa 190m ²)	2.850,00 €
	Totale	7.450,00 €

Gli interventi si concentrano sull'incremento dell'accessibilità del sagrato della chiesa di Martellago attraverso la realizzazione di rampe e scivoli. Gli altri interventi sono di ordinaria manutenzione.

4.3.1.2 Via Roma

Via Roma è la traversale che dalla chiesa di Martellago va verso Maerne. Questa strada di rango provinciale è l'arteria principale traversale rispetto alla maglia composta dalla Castellana e da Via Olmo. A livello pedonale Via Roma è soprattutto una via di accesso per la chiesa e il Golf e fa parte del quadrilatero composto da Via Fapanni, Via Friuli, Via Roma e la Castellana.



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	1
Larghezza	3
Pavimentazione	1
Rampe	0
Criticità sui due lati	0
Totale	5/23

Gli interventi su Via Roma hanno un basso grado di priorità dato che le criticità sono ridotte. La criticità principale è legata alla strettoia dopo la chiesa che ha una larghezza inferiore al minimo normativo di 90 cm. La larghezza rilevata è di soli 85 cm e pertanto l'intervento di allargamento è minimo.

I codici assegnati alle due parti in cui è separata il tratto rilevato sono 24 e 25.

Tratto	Intervento	Importo
24Est	Sostituzione di grata X1	500,00 €
24Ovest	Sostituzione di grata X1	500,00 €
23Est	Risoluzione del gradino sull'isola pedonale	350,00 €
23Est	Risoluzione della strettoia con ridisegno della sede stradale*	*
23Ovest	Segnalazione dell'attraversamento pedonale all'uscita dell'area di parcheggio	80,00 €
	Totale	1.430,00 €

* Questi interventi saranno realizzati nell'ambito del riordino del nodo Via Roma X Via Castellana con un'intersezione a rotatoria. Nel caso il progetto di tale intervento venga accantonato, sarà da prevedere un progetto ad hoc per consentire il transito allargando il marciapiede.

L'area di intervento è stata negli anni oggetto di dibattito sull'eventualità di spostare l'incrocio verso ovest con l'inserimento di un'intersezione a circolazione rotatoria. Nel caso di riordino del nodo, tale progetto risolverà la criticità riguardante la larghezza del percorso pedonale. Tale intervento risolverebbe anche la criticità legata all'isola pedonale centrale all'attraversamento che ha un piccolo dislivello fra di essa e la carreggiata.

Gli altri interventi riguardando la sostituzione di due caditoie con griglie a maglie più strette.

4.3.1.3 Via Friuli

Via Friuli è la via che da Via Roma porta all'interno dell'abitato di Martellago. Tale via è stata rilevata solamente fra Via Roma e Via Fapanni ed è stata separata in due tratti denominati 25 e 26.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Critério	Punteggio
Poli di interesse serviti	1
Larghezza	0
Pavimentazione	1
Rampe	0
Criticità sui due lati	0
Totale	2/23

Lungo Via Friuli non si rilevano criticità se non la mancanza della segnalazione di un attraversamento pedonale all'uscita dell'area di parcheggio presso il tratto denominato 26Sud. Per tale ragione le priorità di intervento sono molto basse.

Tratto	Intervento	Importo
26Sud	Segnalazione dell'attraversamento pedonale all'uscita dell'area di parcheggio	80,00 €
	Totale	80,00 €

4.3.1.4 Via Fapanni

Via Fapanni completa il quadrilatero già descritto precedentemente. È una via importante del centro di Martellago che consente l'accesso a numerosi servizi. Via Fapanni, infatti, è una via che collega la Castellana, centro pulsante della vita di Martellago, con la scuola passando a fianco di Piazza Vittoria e vari locali e uffici pubblici.

Parte di questo percorso pedonale è coperto sul lato Est e non presenta particolari problematiche né dal punto di vista delle condizioni della pavimentazione né dal punto di vista della presenza di rampe e scivoli per gli accessi ai marciapiedi.

All'incrocio fra Via Fapanni e Via Friuli si registrano delle criticità legate alla larghezza. Infatti, sono presenti due paletti posizionati in modo tale che rendono il passaggio stretto e poco pratico.



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Critério	Punteggio
Poli di interesse serviti	3
Larghezza	2
Pavimentazione	0
Rampe	0
Criticità sui due lati	0
Totale	5/23

Via Fapanni è una via che non presenta criticità se non legate alla presenza dei due paletti all'incrocio con Via Friuli. Tali paletti non generano un punteggio particolarmente alto perché non ostacolano il passaggio in modo grave, ma c'è la possibilità di transitare manovrando la sedia a rotelle in modo seppur complesso possibile.

Tratto	Intervento	Importo
30Ovest	Segnalazione dell'attraversamento pedonale all'uscita dell'area di parcheggio	80,00 €
30Ovest	Interventi di organizzazione della sosta in modo da impedire la fuoriuscita della parte anteriore dei veicoli sul marciapiede	1.025,00 €
29Ovest	Segnalazione dell'attraversamento pedonale all'uscita della via laterale	80,00 €
30Est	Riposizionamento dei paletti per migliore transitabilità	700,00 €
	Totale	1.885,00 €

Gli interventi sono principalmente destinati al riposizionamento dei paletti e alla segnalazione di due attraversamenti pedonali sul lato Ovest.

L'ultimo intervento prevede l'inserimento di dispositivi atti al dissuadere gli utenti dell'area di parcheggio a posizionare l'auto con la parte anteriore ad invadere il passaggio pedonale. Questa eventualità è stata osservata in sede di rilievo sul campo.

4.3.1.5 Via Trento

Via Trento collega alcuni punti di interesse fondamentali per il centro di Martellago e per tutto il Comune. Infatti, il percorso che è stato rilevato collega la scuola al poliambulatorio, polo di rilevanza comunale.



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	5
Larghezza	0
Pavimentazione	2
Rampe	0
Criticità sui due lati	1
Totale	8/23

Via Trento è una via strategica poiché serve poli di primario interesse. Il posizionamento di una barriera architettonica, seppur non gravissima, davanti all'accesso del poliambulatorio è una grave criticità da risolvere. Il tracciato non ha problematiche relative alla larghezza del percorso o alla presenza di rampe di accesso ai marciapiedi.

La pavimentazione sconnessa è una problematica davanti al poliambulatorio, in particolare c'è un piccolo gradino causato dalla rampa di accesso alla struttura per gli automezzi.

Tratto	Intervento	Importo
78Sud	Rifacimento manto del marciapiede in conglomerato bituminoso (Circa 260m ²)	3.900,00 €
79Nord	Risoluzione del gradino davanti cancello poliambulatorio	350,00 €
	Totale	4.250,00 €

Gli interventi si rivolgono alla risoluzione delle sconessioni della pavimentazione davanti al poliambulatorio, su entrambi i lati della strada. Soprattutto nel tratto 78Sud dove la pavimentazione risulta maggiormente degradata.

4.3.1.6 Via delle Pree

Lungo Via delle Pree sono stati rilevati due segmenti. Il primo dalla rotatoria di Via Trento alla deviazione per il Parco Laghetti e il secondo dalla stessa deviazione all'accesso del Parco. Il primo segmento è stato separato in due tratti, 81 e 82 e il secondo nei tratti 83 e 84.

La via è fondamentale per collegare la città al Parco.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	3
Larghezza	0
Pavimentazione	2
Rampe	2
Criticità sui due lati	1
Totale	8/23

La priorità di intervento in questa via risulta piuttosto bassa con un punteggio 8 su 23. La priorità dipende soprattutto dall'importanza di questa via per raggiungere il Parco Laghetti, polo principale per il tempo libero e la rete verde del Comune di Martellago. La pavimentazione ha alcune criticità, soprattutto sul lato Est. A queste si aggiungono delle criticità relative agli scivoli per disabili. Sul tratto 82, da entrambi i lati si rilevano delle criticità relativi a gradini e dislivelli al termine degli scivoli.

All'interno il parco del tratto 81Est manca l'illuminazione al pari del tratto lungo l'argine che è in sterrato per raggiungere l'ingresso al Parco Laghetti.

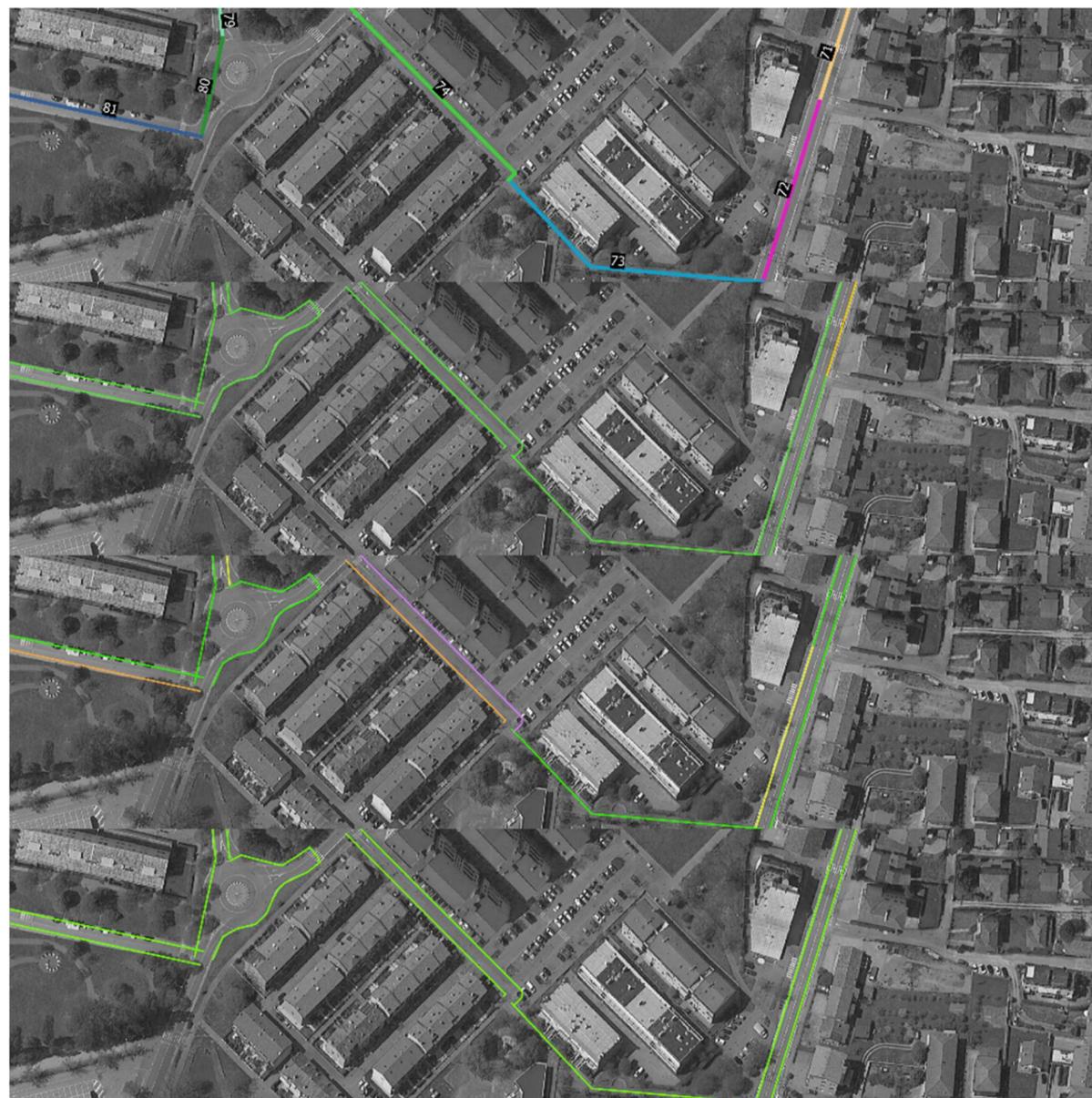
Tratto	Intervento	Importo
82Est	Realizzazione di scivolo per disabili lato nord mancante	550,00 €
81Est	Predisporre eventuale illuminazione all'interno dell'area verde*	*
83Nord	Sostituzione di grata X1	500,00 €
84Unico	Valutare ipotesi di illuminazione e di verifica del percorso in erba*	*
82Est, 81 Est	Rifacimento manto del marciapiede in conglomerato bituminoso (Circa 600m ²)	9.000,00 €
82Est, 82Ovest	Risoluzione dei dislivelli sugli scivoli per gli accessi ai marciapiedi	1.400,00 €
Totale		11.450,00 €

* Gli oneri di illuminazione andranno valutati in seguito ad analisi più approfondite sulla necessità di tali interventi, sulla disponibilità di sottoservizi nell'area e sulle soluzioni tecniche più opportune per le aree di maggiore pregio

Gli interventi lungo l'argine, tratto 84, è da valutare come intervento coordinato con gli interventi del Masterplan del Parco Laghetti in corso di redazione. Altri interventi sono da ricercare nell'ambito della manutenzione del conglomerato bituminoso e soprattutto dei piccoli dislivelli sugli scivoli per disabili.

4.3.1.7 Via Liguria

Via Liguria è costituita da due tratti. Il primo lungo la strada carrabile (Codice 74) e il secondo in un percorso pedonale attraverso le case del quartiere residenziale. Le criticità sono concentrate sul primo tratto. Sul lato Ovest c'è un tratto coperto sotto un portico la cui pavimentazione risulta scivolosa. Sul lato Est, invece, le criticità sono legate alla pavimentazione sconnessa e ad altre criticità localizzate.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	2
Larghezza	0
Pavimentazione	4
Rampe	0
Criticità sui due lati	2
Totale	8/23

La priorità degli interventi è data principalmente dalla qualità della pavimentazione. Per quanto riguarda, infine i poli collegati da questo percorso sono l'asilo e il poliambulatorio con la porta orientale del centro abitato di Martellago.

Tratto	Intervento	Importo
74Est	Rifacimento della pavimentazione in mattonelle (Circa 200m ²)	17.000,00 €
74Est	Sostituzione di grata X1	500,00 €
73Unico	Eventualmente mantenere il percorso pedonale per ovviare alla pendenza trasversale	*
73Unico	Riposizionamento di alcuni paletti e archetti contro il passaggio delle biciclette che riducono il passaggio utile delle sedie a rotelle	700,00 €
Totale		18.200,00 €

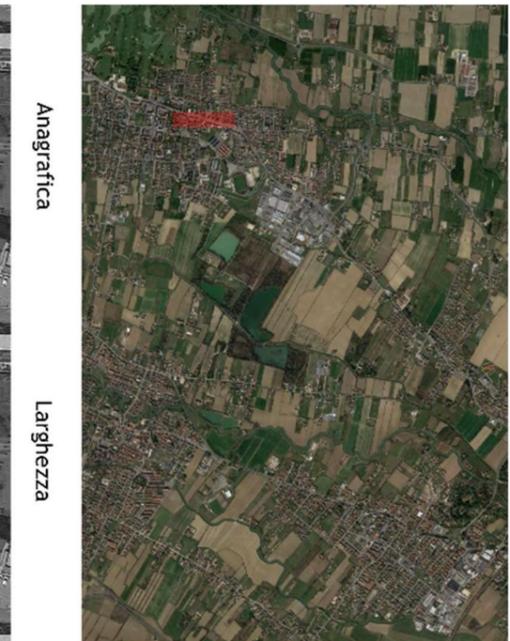
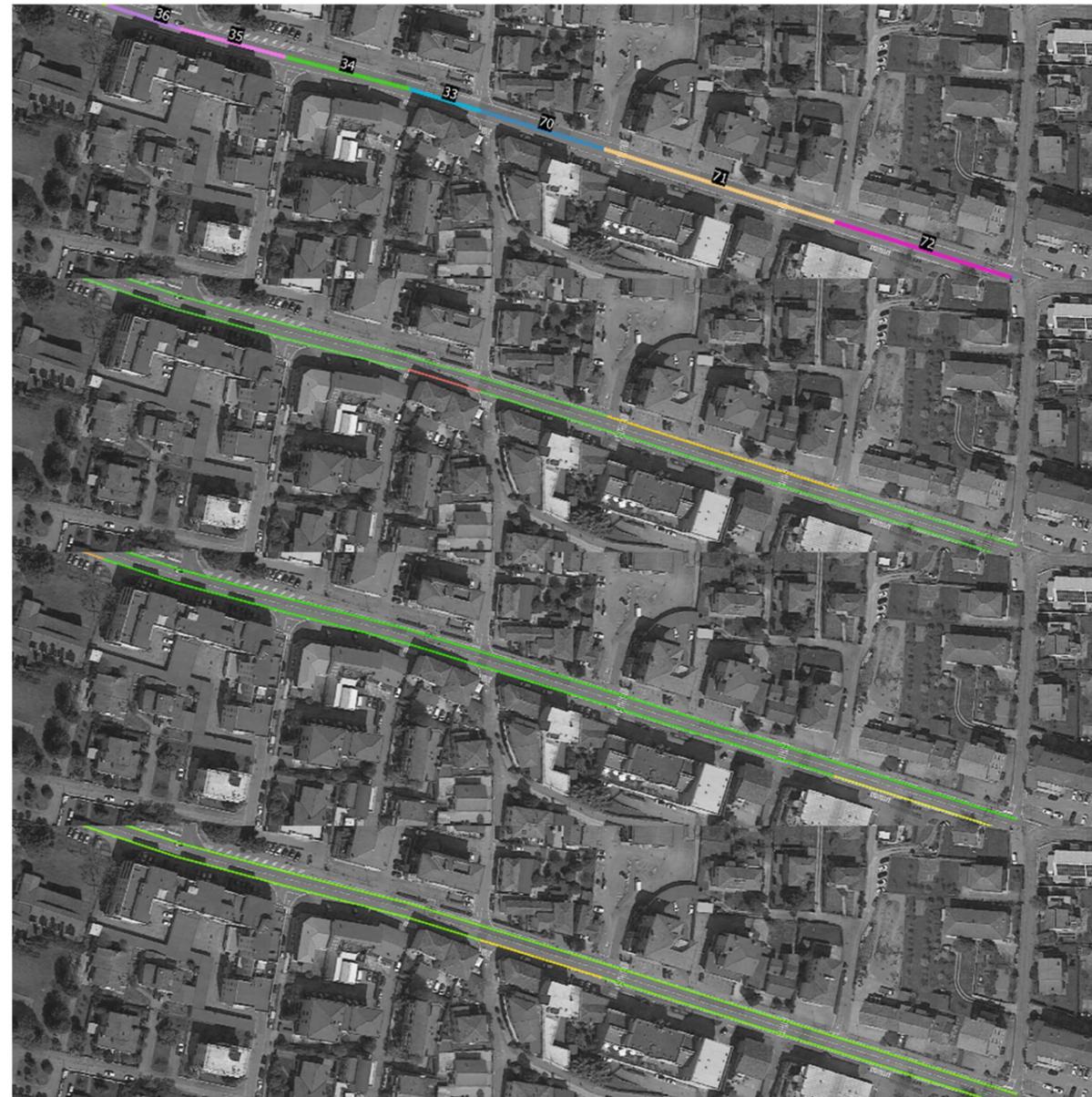
* Tali interventi non sono stimati in quanto da realizzare nell'ambito della manutenzione straordinaria della via

Non si prevedono interventi sotto il portico per migliorare la pavimentazione in caso di pioggia e bagnato.

4.3.1.8 Castellana

La Castellana è la via più importante di Martellago. In questo senso garantire la sua accessibilità a tutti i cittadini è di fondamentale importanza. Nei rilievi, la sezione indagata è stata suddivisa in 7 segmenti (33, 34, 35, 36, 70, 71, 72)

I poli di interesse e il commercio presenti in questo segmento di via sono numerosi.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe

Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Critero	Punteggio
Poli di interesse serviti	5
Larghezza	3
Pavimentazione	1
Rampe	1
Criticità sui due lati	0
Totale	10/23

La priorità di questa sezione di Via Castellana è rilevante a causa delle criticità nella larghezza del percorso e sull'importanza della via per il transito pedonale e la vita quotidiana dei cittadini.

Tratto	Intervento	Importo
70Sud	Risoluzione dei dislivelli sugli scivoli per gli accessi ai marciapiedi	1.750,00 €
33Sud	Riordino dei marciapiedi con rimozione di archetti e ostacoli che limitano l'accesso pedonale	700,00 €
71Nord	Sistemazione degli spazi del bar che limita il transito pedonale	700,00 €
	Totale	3.150,00 €

4.3.2 Maerne

4.3.2.1 Piazza IV Novembre – Via Stazione

Il primo tratto di Maerne che viene analizzato è il tratto che va dal ponte di Via Rialto fino a Via Canaletto. Tale tratto rappresenta una parte integrante della vita quotidiana di Maerne dato che collega parte dei poli e dei locali più importanti del centro di Maerne.

Le criticità sono concentrate soprattutto nella parte di Via Stazione dove ci sono problemi relativi alla condizione della pavimentazione e mancano alcune rampe.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe

Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	4
Larghezza	2
Pavimentazione	4
Rampe	3
Criticità sui due lati	2
Totale	15/23

Questo tratto di viabilità di Maerne è molto importante per la vita quotidiana e quindi è prioritario intervenire in questa zona. La priorità è data anche dalle numerose criticità dei percorsi pedonali che presentano difetti e barriere architettoniche sia dal punto di vista della larghezza del percorso, sia dal punto di vista della pavimentazione e dell'accessibilità data dagli scivoli laddove il percorso pedonale si deve raccordare con la carreggiata stradale, per esempio negli attraversamenti pedonali.

Tratto	Intervento	Importo
1Est	Rifacimento della pavimentazione in mattonelle nei tratti con le principali criticità (Circa 5m ²)	425,00 €
2Sud	Sostituzione di grata X1	500,00 €
17Est	Sostituzione di grata X2	1.000,00 €
15Ovest, 16Est	Riparazione di buche X2	30,00 €
16Ovest. 17Ovest	Rifacimento manto del marciapiede in conglomerato bituminoso (Circa 320m ²)	4.800,00 €
11Est	Riorganizzazione della sede stradale per allargare il percorso pedonale	40,00 €
16Est	Segnalazione dell'attraversamento pedonale su Via Tiziano e Via Giorgione	80,00 €
17Est	Segnalazione attraversamento pedonale su via laterale	80,00 €
17Est, 16Ovest	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti	1.650,00 €
	Totale	8.605,00 €

Nei prossimi interventi di manutenzione programmata è necessario tenere in considerazione che nei tratti 10vest e 2Sud in alcuni punti la pendenza trasversale è superiore al 2% e va ridotta.

4.3.2.2 Piazza IV Novembre

Il secondo tratto della piazza di Maerne, altrettanto importante per la vita quotidiana dei cittadini di Maerne è quello che dall'incrocio con Via Stazione prosegue lungo Via Olmo di fronte a Piazza IV Novembre.

La pavimentazione in questi tratti è quasi sempre adeguata al netto di due grate e alcune rampe con criticità e gradini che rendono difficile l'accesso al percorso pedonale.

La continuità dei percorsi pedonali è minata dalla mancanza di alcune rampe lungo la piazza e in corrispondenza della fermata dell'autobus in corrispondenza del tratto 7.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	4
Larghezza	0
Pavimentazione	1
Rampe	4
Criticità sui due lati	1
Totale	15/23

Questa parte della rete pedonale di Maerne, interessando la piazza del paese svolge un ruolo fondamentale nella mobilità dei cittadini. I marciapiedi rilevati servono un gran numero di attività commerciali che formano la via del commercio di Maerne.

Tratto	Intervento	Importo
3Sud, 4Sud	Sostituzione di grata X2	1.000,00 €
7Nord, 7Sud	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti per l'attraversamento della fermata del TPL	1.100,00 €
5Sud	Realizzazione di scivolo per disabili mancante	550,00 €
6Nord	Risoluzione dei dislivelli sugli scivoli per gli accessi ai marciapiedi	700,00 €
	Totale	3.350,00 €

Nei prossimi interventi di manutenzione programmata è necessario tenere in considerazione che nei tratti 3Sud e 4Sud e nel tratto 7Sud in alcuni punti la pendenza trasversale è superiore al 2% e va ridotta.

4.3.2.3 Via Manzoni

Via Manzoni è una delle vie più importanti di Maerne poiché collega Via Olmo alle scuole. L'area rilevata si compone di due tratti, uno in direzione Nord-Sud e uno in direzione Est-Ovest. Il primo dei due tratti presenta il percorso pedonale solo sul lato Est. Il lato Est presenta alcune criticità legate a piccole sconessioni puntuali anche sulle rampe.

Il tratto Est-Ovest, infine, è fondamentale per raggiungere l'accesso delle scuole e presenta un percorso pedonale sul lato sud completamente impraticabile a causa di grandi sconessioni per la presenza di radici affioranti. Il lato nord presenta problematiche minori. La larghezza del percorso pedonale viene garantita solo dall'aggiunta di alcune grate all'interno delle aiole degli alberi per renderle calpestabili.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe

Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Critério	Punteggio
Poli di interesse serviti	5
Larghezza	2
Pavimentazione	3
Rampe	0
Criticità sui due lati	3
Totale	13/23

La priorità di intervento su questa via è piuttosto alta a causa dell'importanza dei poli servizi, i due plessi scolastici, e dal fatto che le criticità sono distribuite su entrambi i lati della strada. Infatti, nel tratto Nord-Sud da un lato non è presente il marciapiede mentre nel tratto lungo il campo sportivo, invece, il lato sud è impraticabile a causa delle radici affioranti.

Tratto	Intervento	Importo
22Nord	Sostituzione di grata	500,00 €
20Sud, 21Sud, 22Sud	Rifacimento totale del marciapiede per realizzare un percorso pedonale confortevole (circa 250m)	37.500,00 €
18Est, 19Est	Risoluzione dei dislivelli sugli scivoli per gli accessi ai marciapiedi	700,00 €
	Totale	38.700,00 €

L'intervento principale sarà la realizzazione del percorso pedonale lungo il campo sportivo, possibilmente mantenendo le alberature. Questo genere di interventi rendere più confortevole l'accesso alle scuole, sia per quanto riguarda i normodotati che le persone con ridotta mobilità.

4.3.2.4 Via Olmo – Maerne

La via principale di Maerne, assieme a Via Stazione e proseguimento ideale di Piazza IV Novembre è Via Olmo. Sono stati rilevati otto tratti omogenei le cui criticità sono diffuse e relative soprattutto ai temi della pavimentazione e della larghezza.

In particolare, è il lato Nord a presentare le maggiori problematiche causate da tratti troppo stretti o dalla generale mancanza degli spazi necessari allo scambio di due sedie a rotelle. Mancano anche alcune rampe.

Il lato Sud è meno critico al netto di lievi sconnessioni nel tratto più esterno all'abitato.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	4
Larghezza	4
Pavimentazione	4
Rampe	3
Criticità sui due lati	1
Totale	16/23

La priorità di intervento è elevata (punteggio 16), a causa di varie criticità su tutti i temi analizzati. Inoltre, anche il punteggio legato ai poli di interesse serviti dalla strada è elevato. Infatti, questo tratto di Via Olmo è una delle vie commerciali principali di Maerne oltre ad essere una strada importante per raggiungere il percorso ciclopedonale verso Olmo e la piscina di Maerne.

Tratto	Intervento	Importo
8Sud, 88Nord	Rifacimento della pavimentazione in mattonelle nei tratti con le principali criticità (Circa 12m ²)	1.020,00 €
9Sud, 87Nord, 9Nord	Risoluzione dei dislivelli sugli scivoli per gli accessi ai marciapiedi	1.750,00 €
10Nord, 85Nord, 88Nord	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti	2.200,00 €
86Nord	Segnalazione dell'attraversamento pedonale su Via Dante e Via Petrarca	160,00 €
10Sud	Segnalazione dell'attraversamento pedonale su Via Foscolo e Via Leopardi	160,00 €
10Nord, 85Nord, 86Nord, 88Nord	Allargamento del marciapiede con riduzione dello spazio della sede stradale per gli autoveicoli consentendo, almeno, la larghezza minima di 90cm	6.000,00 €
85Sud	Livellamento o sostituzione dei chiusini sconnessi X3	720,00 €
88Sud	Installazione segnaletica verticale per il parcheggio per disabili	230,00 €
	Totale	12.240,00 €

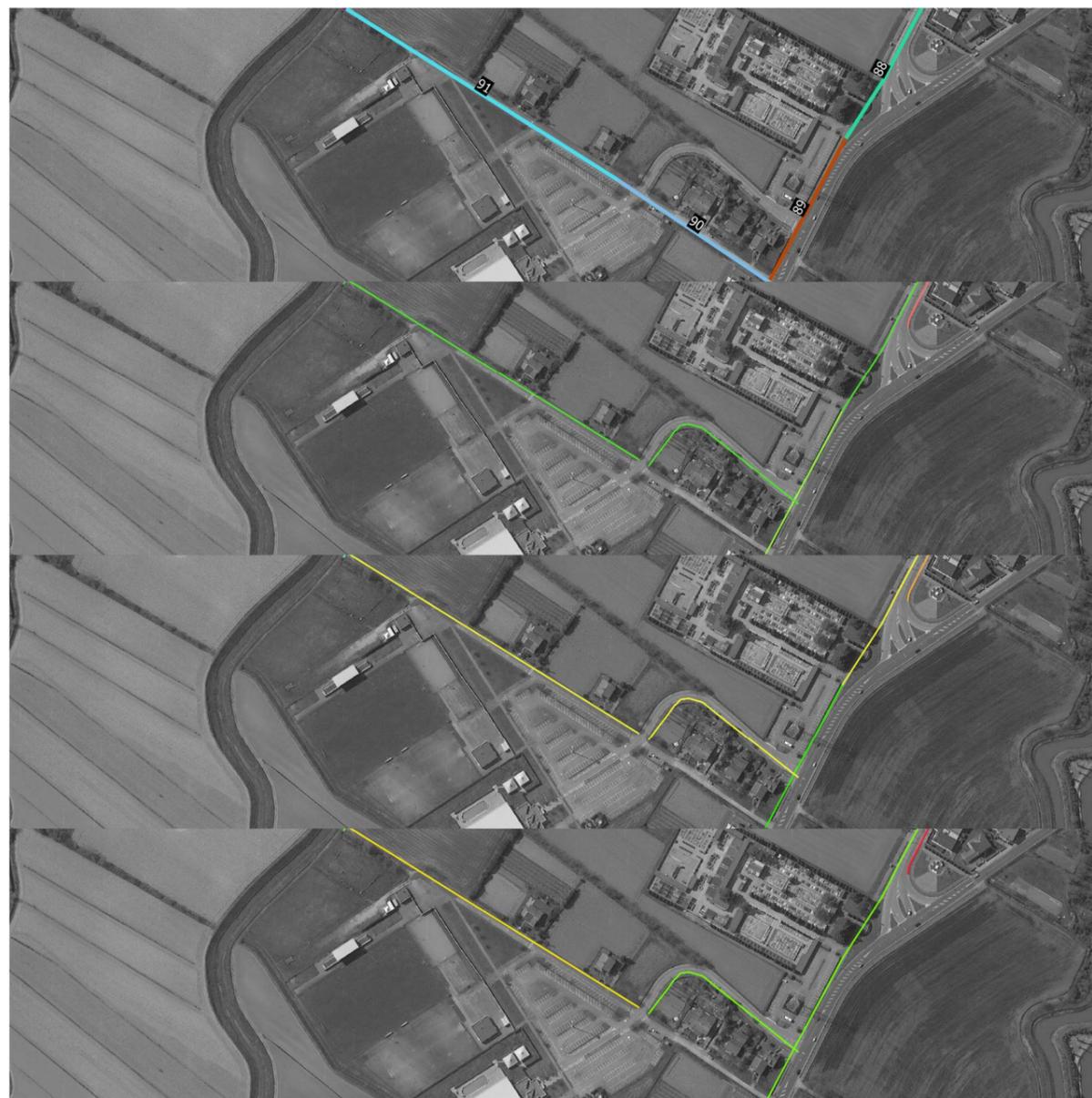
Gli interventi individuati per risolvere le criticità di questo segmento sono molto vari e spaziano dal rifacimento dei marciapiedi all'installazione di segnaletica verticale. L'intervento più oneroso è l'allargamento del marciapiede sul lato Nord di Via Olmo. Contestualmente all'allargamento del marciapiede, sarà da verificare che la sede stradale mantenga le caratteristiche geometriche adeguate e un generale ridisegno della sezione stradale.

4.3.2.5 Via Olmo – Piscina

Questi due tratti, denominati 90 e 91, sono la via che dalla Via Olmo, nei pressi del cimitero, vanno verso la piscina di Maerne e l'argine.

Il secondo tratto, dal fronte della piscina verso l'argine ha due segmenti molto differenti. Il primo ha il marciapiede, mentre il secondo no e conduce all'argine.

Le criticità sono relative unicamente alla pavimentazione e alle rampe.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	3
Larghezza	0
Pavimentazione	2
Rampe	1
Criticità sui due lati	0
Totale	7/23

La priorità di intervento è ridotta a causa di criticità minime e i punti vengono dati soprattutto per l'importanza del polo servito, la piscina che è molto importante per i disabili come luogo per l'inclusione sociale e le attività di riabilitazione e cura.

Tratto	Intervento	Importo
91Unico	Rifacimento manto in conglomerato bituminoso nella porzione senza marciapiede (Circa 700m ²)	10.500,00 €
91Unico	Segnalazione a terra del percorso ciclopedonale promiscuo nel tratto privo di marciapiede (Circa 170m)	71,40 €
91Unico	Risoluzione dei dislivelli sugli scivoli per gli accessi ai marciapiedi	700,00 €
91Unico	Sostituzione di grata X1	500,00 €
91Unico	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti	550,00 €
	Totale	12.321,40 €

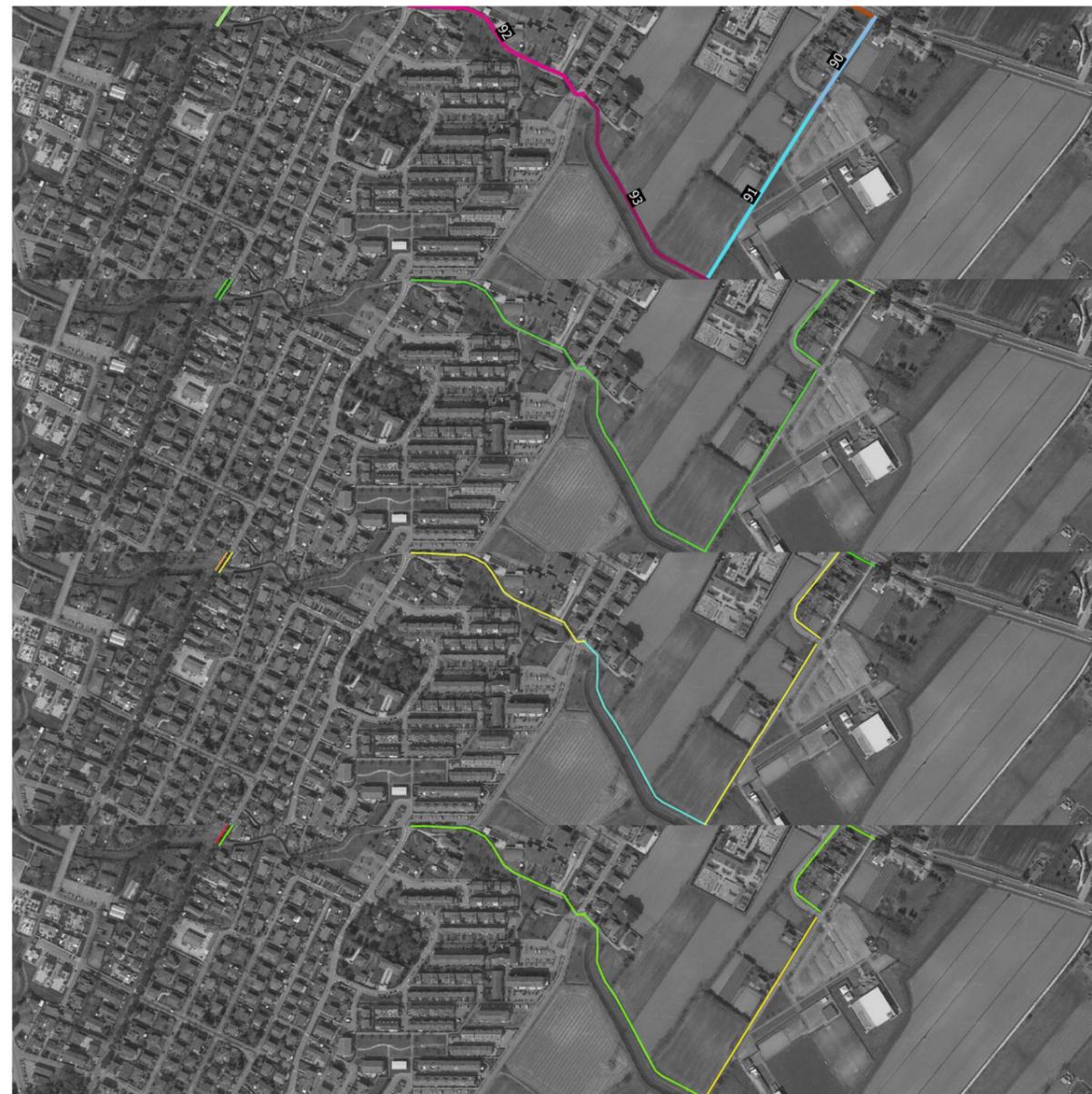
Gli interventi individuati per risolvere le criticità di questo segmento sono molto vari e spaziano dal rifacimento dei marciapiedi all'installazione di segnaletica verticale. L'intervento più oneroso è l'allargamento del marciapiede sul lato Nord di Via Olmo. Contestualmente all'allargamento del marciapiede, sarà da verificare che la sede stradale mantenga le caratteristiche geometriche adeguate e un generale ridisegno della sezione stradale.

4.3.2.6 Argine e ciclopedonale

Questo percorso pedonale si compone di due tratti. Il primo è un percorso lungo l'argine e il secondo una ciclabile, utilizzata anche dai pedoni. Il percorso ha il ruolo fondamentale di collegare la piscina agli istituti scolastici.

Il tratto lungo l'argine è in terra battuta, in materiale incoerente che rende complicato il transito di una sedia a rotelle. L'assenza di guide naturali quali filari di alberi o muri o steccati, nega l'orientamento per gli ipovedenti e i disabili sensoriali.

È possibile, in linea con quello che avviene per l'accesso al Parco Laghetti da Nord, individuare interventi per migliorare la transitabilità e l'orientamento lungo l'argine.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe

Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	3
Larghezza	0
Pavimentazione	2
Rampe	0
Criticità sui due lati	0
Totale	5/23

Le priorità dell'intervento sono ridotte a causa delle poche criticità. Si sottolinea che alcune trasformazioni, soprattutto lungo l'argine, potranno avvenire in seguito della realizzazione di itinerari ciclabili di rango comunale, metropolitano o regionale.

Tratto	Intervento	Importo
93Unico	Valutare ipotesi di illuminazione e di verifica del percorso in erba*	*
92Unico	Sostituzione di grata X1	500,00 €
	Totale	500,00 €

* Gli oneri di illuminazione andranno valutati in seguito ad analisi più approfondite sulla necessità di tali interventi, sulla disponibilità di sottoservizi nell'area e sulle soluzioni tecniche più opportune per le aree di maggiore pregio

L'unico intervento previsto è la sostituzione di una grata lungo la ciclabile utilizzata in modo promiscuo. I restanti interventi sono legati all'eventuale illuminazione dell'argine. Inoltre, come già evidenziato, l'argine potrebbe essere oggetto di interventi puntuali per rendere più facile il passaggio delle sedie a rotelle e in generale dei disabili motori su un terreno incoerente in erba e terra e per migliorare la capacità di orientamento dei disabili sensoriali come gli ipovedenti. Si sottolinea come sia importante il contatto con la natura e che l'argine e i parchi lineari del territorio sono i poli naturali principali.

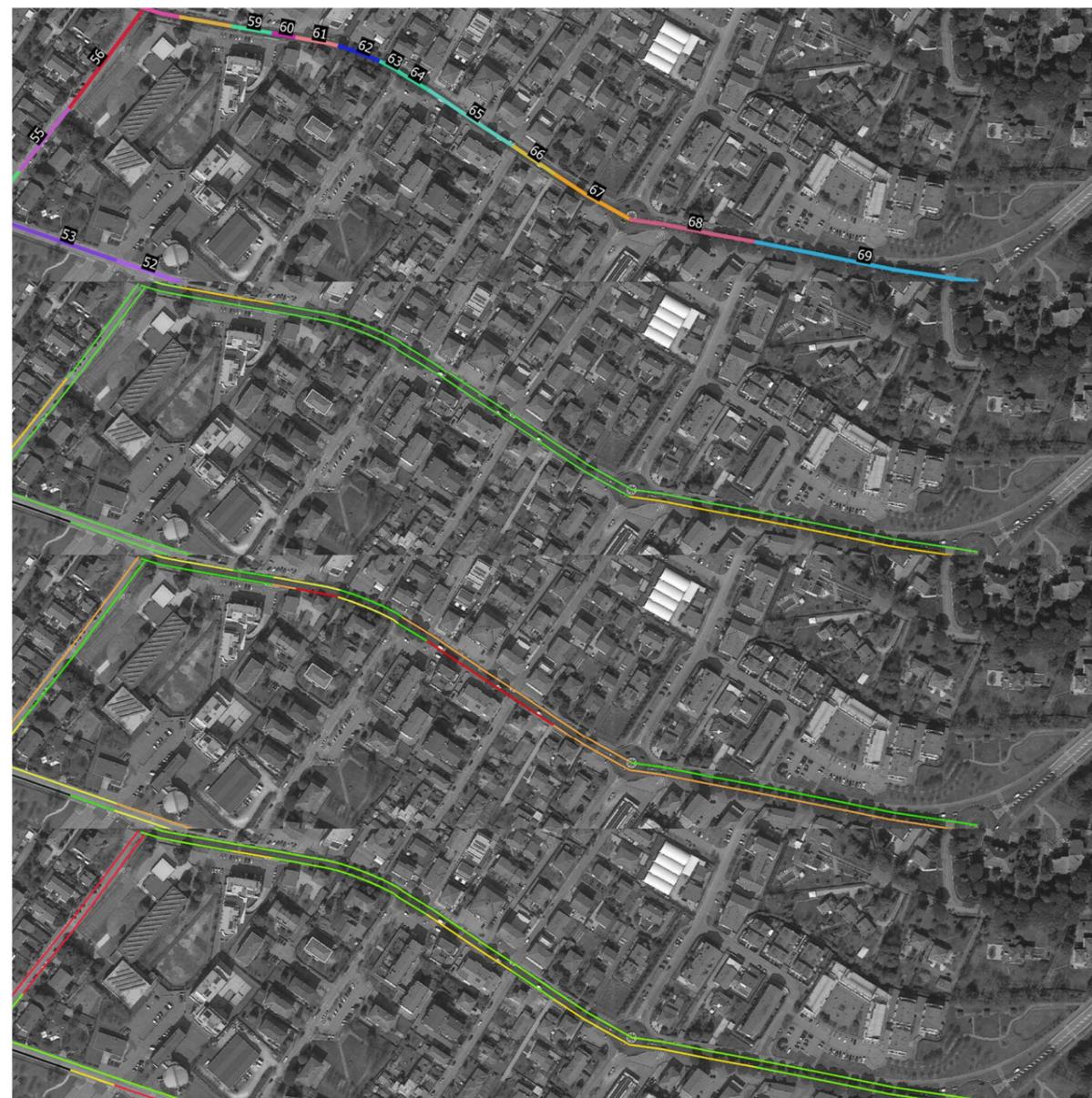
4.3.3 Olmo

4.3.3.1 Via Olmo – Olmo

Via Olmo è la strada principale dell'omonimo abitato ed è la via principale del commercio dell'abitato di Olmo.

È anche uno dei tratti della rete pedonale con le criticità più gravi e diffuso da entrambi i lati della strada. Sia il lato nord che il lato sud necessitano di un generale riordino e di una pesante manutenzione.

Sul lato Nord il percorso è garantito da una ciclopedonale con dimensioni non conformi alla normativa.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	5
Larghezza	4
Pavimentazione	4
Rampe	1
Criticità sui due lati	3
Totale	17/23

Questo è il tratto della rete pedonale con il maggior numero di criticità. Per quanto sia molto importante intervenire su quest'area è altresì difficile intervenire tempestivamente a causa dell'onere economico degli interventi.

Tratto	Intervento	Importo
60Sud, 65Sud, 66Sud, 67Sud, 69Sud	Sostituzione di grata X8	4.000,00 €
57Nord, 58Nord, 60Nord, 61Nord, 64Nord, 65Nord	Sostituzione di grata X10	5.000,00 €
59Sud, 67Sud, 68Sud	Risoluzione dei dislivelli sugli scivoli per gli accessi ai marciapiedi	1.400,00 €
69Sud	Ordinare e potare l'arredo urbano verde che riduce l'altezza utile del passaggio	700,00 €
68Sud	Manutenere la segnaletica del parcheggio per disabili	40,00 €
60Sud, 61Sud, 62Sud, 63Sud, 64Sud, 65Sud, 66Sud, 67Sud, 68Sud, 69Sud	Rifacimento manto in conglomerato bituminoso (Circa 1200m ²)	18.000,00 €
64Nord, 65Nord, 66Nord, 67Nord	Rifacimento manto in conglomerato bituminoso (Circa 400m ²)	6.000,00 €
Lato Nord	Segnalazione degli attraversamenti pedonali mancanti	320,00 €
68Sud, 69Sud	Riorganizzazione della sezione del percorso pedonale con rimozione di ostacoli che riducono il passaggio utile	2.100,00 €
58Nord, 59Nord	Rimozione degli archetti che riducono la larghezza	700,00 €
Lato Nord	Riordino della segnaletica verticale e orizzontale	*
	Totale	38.260,00 €

*

Tale intervento dovrà essere oggetto di uno studio dedicato e di conseguente stima dei costi ponendo attenzioni a tematiche quali la ciclabilità, il traffico veicolare, la regolamentazione dei parcheggi e della circolazione che trascendono l'area di intervento del PEBA

Le sconnessioni spesso generano una pendenza trasversale eccessiva. Inoltre, si registra, nelle sezioni 64Sud e 69Sud, un dislivello fra la sede carrabile e il marciapiede eccessivo, superiore ai 15cm massimi.

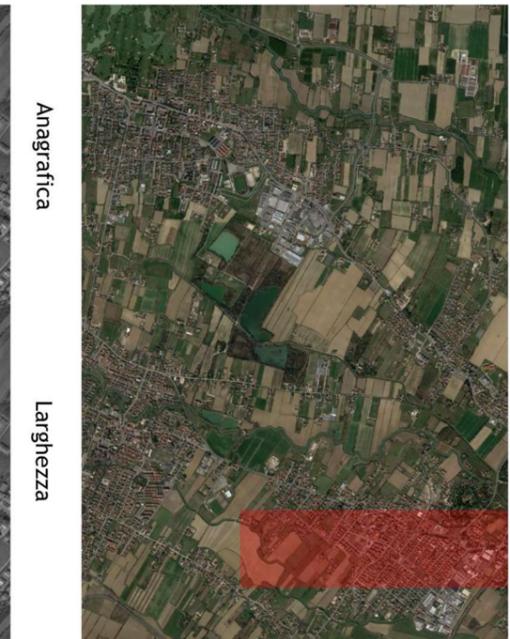
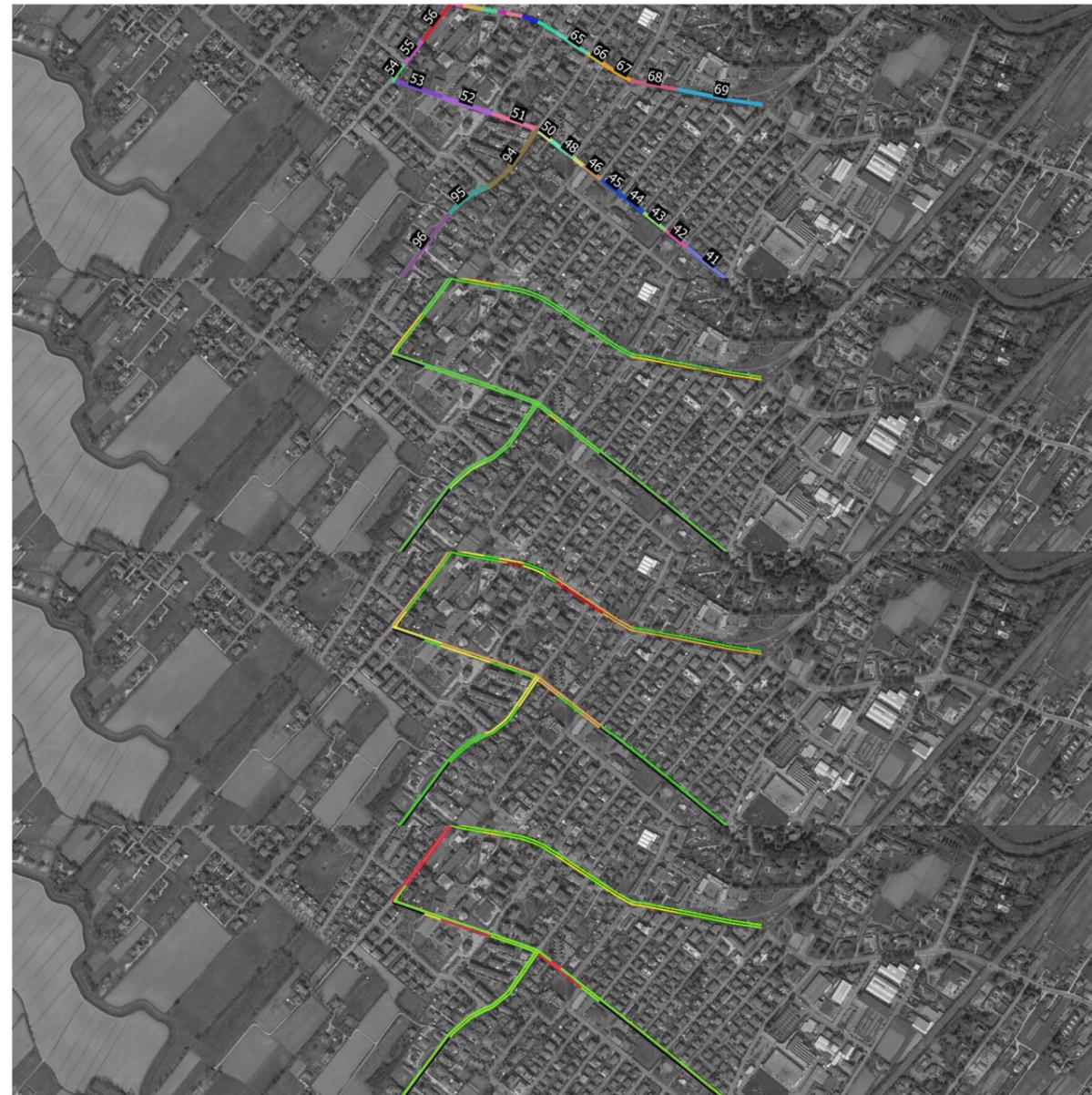
Sul lato Nord è consigliabile ridisegnare il percorso pedonale rimuovendo i cordoli per guadagnare spazio utile e soprattutto organizzare al meglio la sede per consentire una minore interferenza fra biciclette e pedoni, un migliore comfort per tutti gli utenti con o senza disabilità. In questo momento le segnaletiche verticale e orizzontale non son sempre coerenti dichiarando il percorso pedonale sul lato Nord a volte come pista ciclabile e a volte come ciclopedonale.

4.3.3.2 Via Chiesa

Via Chiesa è una delle vie più importanti di Olmo. Questa via parte da un incrocio con Via Olmo, da qualche anno chiuso in corrispondenza della scuola e prosegue in direzione Nord-Sud e poi devia procedendo parallela a Via Olmo.

Possiamo dividere Via Chiesa in tre tronconi. Il primo tratto, Nord-Sud fronte scuola, un primo tratto, dalla curva alla Chiesa che serve importanti poli quali l'auditorium e le poste oltre che un parchetto importante. Dalla chiesa in poi parte l'ultimo tratto in cui il percorso pedonale sul lato Sud non è presente e sul lato Nord, invece, realizzato da poco con una pavimentazione colorata, paletti parapetonali, elementi tattili e dimensioni adeguate. Questo percorso corre lungo un'area molto importante che è l'area della parrocchia.

Le criticità si concentrano nei primi due tronconi e riguardano soprattutto i temi della pavimentazione e delle rampe.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe

Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Criterio	Punteggio
Poli di interesse serviti	4
Larghezza	1
Pavimentazione	4
Rampe	4
Criticità sui due lati	2
Totale	15/23

La priorità di intervento su Via Chiesa è elevata a causa della presenza di molte criticità diffuse su varie tematiche, fra cui lo stato della pavimentazione e la mancanza di scivoli per accedere al livello del marciapiede senza barriere architettoniche. Inoltre, la via è importante per la presenza di molti poli di interesse importanti come la chiesa, il parco della parrocchia, l'ufficio postale e l'auditorium.

Tratto	Intervento	Importo
52Sud	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti presso fermata dell'auto-bus	1.100,00 €
47Sud, 48Sud, 49Nord, 49Sud, 50Sud, 51Sud, 54Est, 54Ovest, 55Est, 55Ovest, 56Est, 56Ovest	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti	550,00 €
53Sud	Rifacimento di scivoli per disabili con criticità diffuse	1.050,00 €
56Ovest	Potare il verde privato che riduce l'altezza utile del percorso	700,00 €
51Nord, 54Est, 56Ovest	Sostituzione di grata X3	1.500,00 €
49Sud, 50Sud	Rimuovere i cippi degli alberi tagliati che riducono il passaggio	2.100,00 €
54Ovest, 55Ovest	Spostare gli ostacoli che riducono il passaggio	2.100,00 €
54Ovest	Segnalare attraversamento su Via Pio X	80,00 €
54Ovest, 55Ovest	Segnalare attraversamento su Via Papa Luciani	80,00 €
52Nord, 46Sud, 49Sud,	Segnalare attraversamento su vie laterali	80,00 €
51Sud	Segnalare attraversamento su Via Frassinelli	80,00 €
54Ovest, 55Ovest, 56Ovest	Rifacimento manto in conglomerato bituminoso (Circa 600m ²)	9.000,00 €
46Nord, 47Nord, 48Nord, 49Nord, 50Nord, 51Nord, 52Nord	Rifacimento manto in conglomerato bituminoso (Circa 850m ²)	12.750,00 €
46Sud, 47Sud, 48Sud, 49Sud, 50Sud	Rifacimento manto in conglomerato bituminoso (Circa 300m ²)	4.500,00 €
	Totale	35.670,00 €

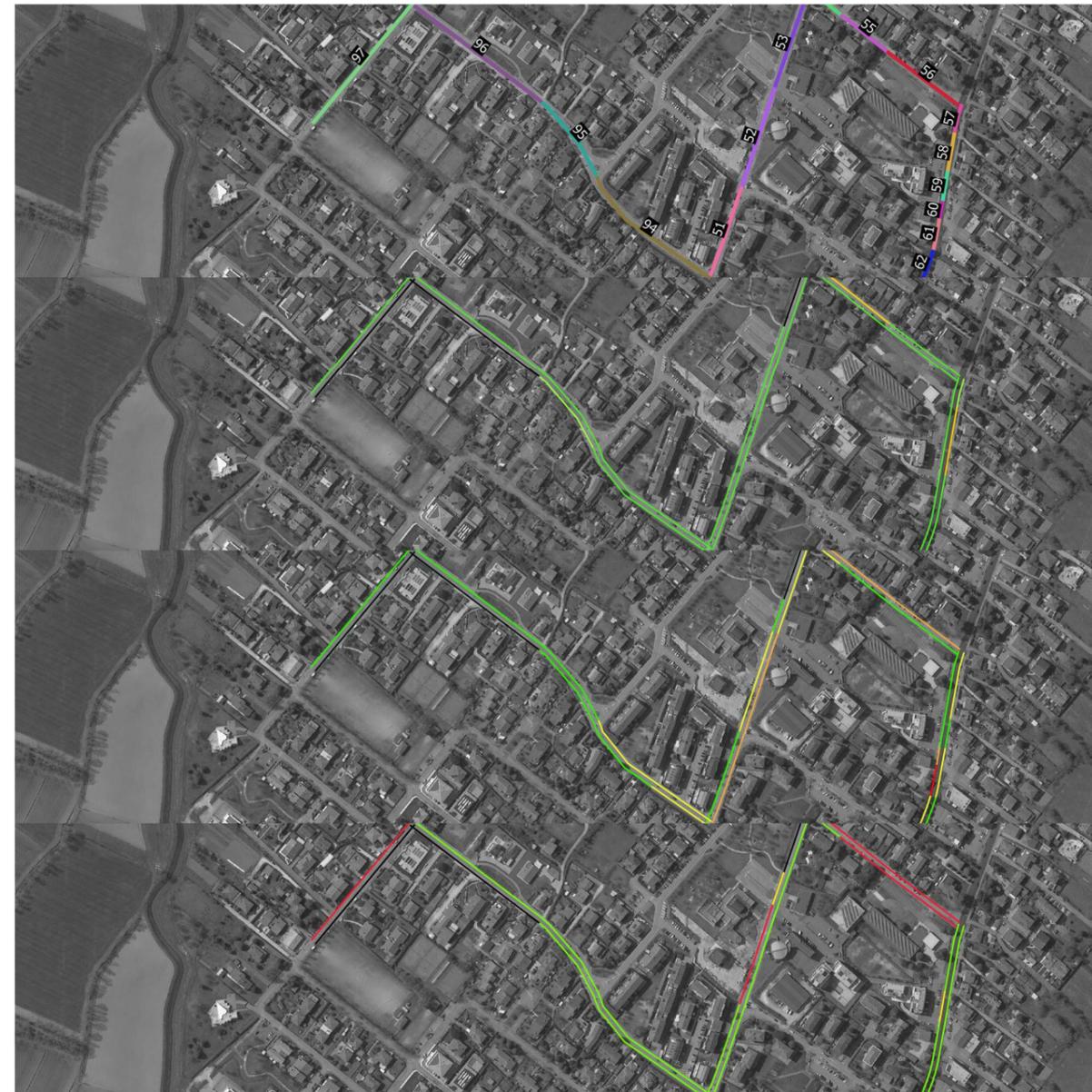
Si riporta che l'altezza del marciapiede dei tratti 52Nord e 53Nord hanno un'altezza dalla sede carrabile superiore ai 15cm massimi previsti dal Codice della Strada.

4.3.3.3 Via Frassinelli

Via Frassinelli è una via trasversale e Via Olmo e Via Chiesa e rappresenta una via importante di collegamento locale fra Olmo e Maerne.

La parte di Via Frassinelli che è stata rilevata è stata divisa in 3 tratti, 94, 95 e 96. Il tratto 94 viene suddiviso sul lato Est in un tratto 94Est e 94Bis. Il primo, a sud, non ha un marciapiede protetto e il secondo, invece, ha un marciapiede protetto e presenta alcune criticità legate alla pavimentazione.

Non sono presenti particolari criticità relative a nessun ambito anche se si sottolinea la mancanza del marciapiede sul lato Est del tratto 96.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe

Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Critero	Punteggio
Poli di interesse serviti	2
Larghezza	0
Pavimentazione	1
Rampe	0
Criticità sui due lati	1
Totale	4/23

Il punteggio di priorità è molto basso dato che le criticità sono minime.

Tratto	Intervento	Importo
94Est	Ipotizzare interventi per evitare che le auto in sosta occupino il transito pedonale	615,00 €
47Sud, 48Sud, 49Nord, 49Sud, 50Sud, 51Sud, 54Est, 54Ovest, 55Est, 55Ovest, 56Est, 56Ovest	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti	7.700,00 €
53Sud	Rifacimento di scivoli per disabili con criticità diffuse	1.100,00 €
	Totale	9.415,00 €

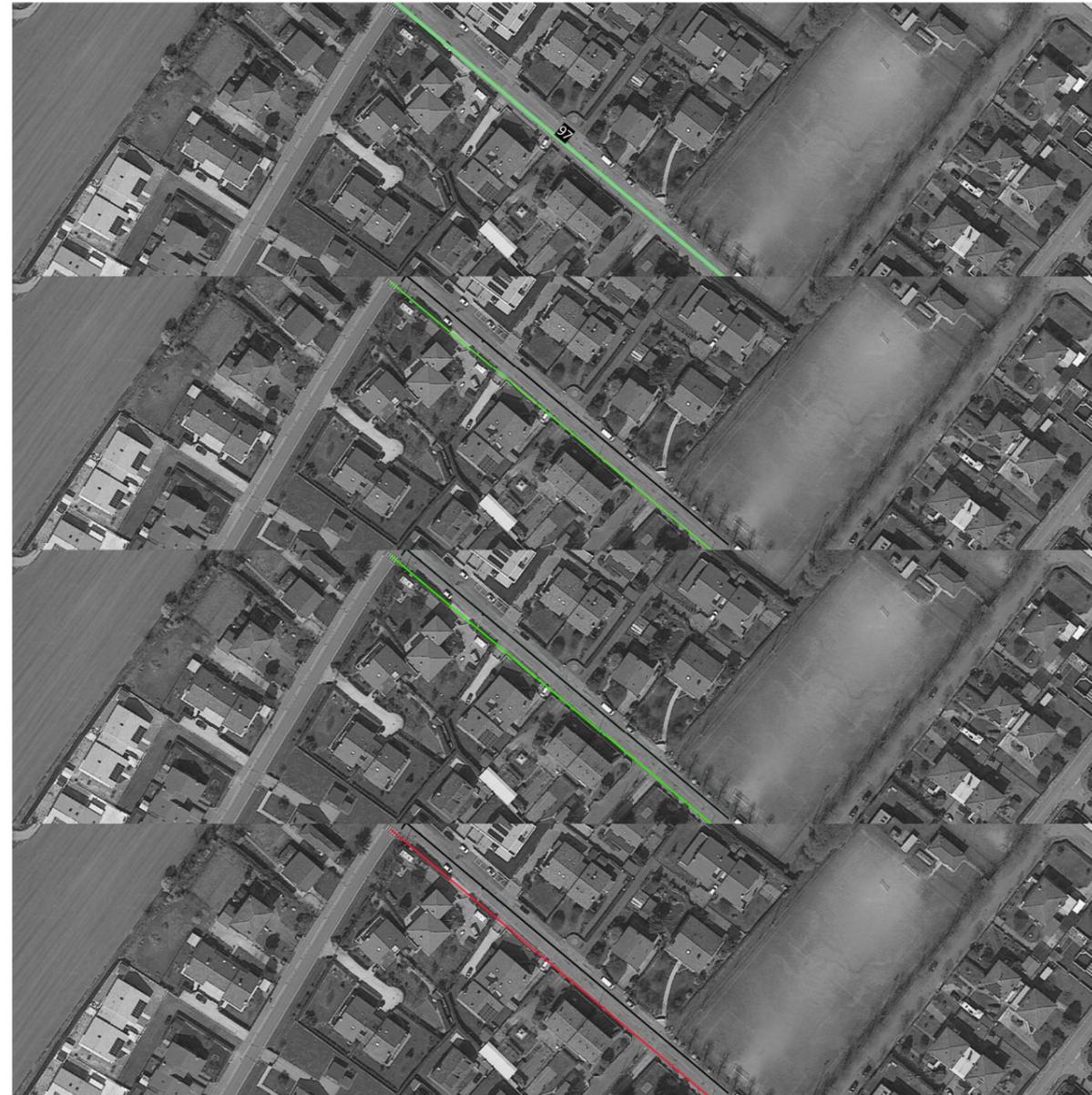
Il tratto 94Bis ha un'altezza dal piano carrabile elevata (24cm rilevati), tale criticità dovrà essere risolta nell'ambito della manutenzione ordinaria della sede stradale.

4.3.3.4 Via Fratelli Rossetti

Via Fratelli Rossetti è una laterale di Via Frassinelli che collega il campo sportivo con Via Frassinelli appunto.

Le uniche criticità sono legate alla mancanza di scivoli e rampe per accedere ai marciapiedi, sul lato Nord non esiste il marciapiede.

È stata divisa in un solo tratto, il numero 97.



Anagrafica

Larghezza

Pavimentazione

Rampe



Legenda

Larghezza del percorso

- Dimensioni minime
- Larghezza adeguata
- Larghezza inferiore per ostacoli
- Larghezza inferiore percorso
- Larghezza inadeguata per l'incrocio

Pavimentazione

- Adeguata
- Grave deterioramento
- Impraticabile o mancante
- Incoerente
- Poche criticità puntuali
- Problematiche di media gravità e diffuse
- Scivoloso

Rampe

- Accessibile
- Manca rampa
- Marciapiede mancante o inaccessibile
- Rampa inadeguata

Critério	Punteggio
Poli di interesse serviti	2
Larghezza	0
Pavimentazione	0
Rampe	4
Criticità sui due lati	2
Totale	8/23

La priorità di intervento in questa sezione di rete stradale è piuttosto ridotta. Le criticità, infatti, non sono particolarmente gravi lungo questa via tranne l'assenza di rampe ad alcuni passi carrai. Questa criticità è esacerbata dal fatto che è presente nell'unico marciapiede della via.

Tratto	Intervento	Importo
97Sud	Realizzazione di scivoli per disabili mancanti in corrispondenza di alcuni passi carrai	2.200,00 €
	Totale	2.200,00 €

L'unico intervento è quello di realizzazione degli scivoli presso i passi carrai in esame.

4.4 Riepilogo delle priorità

Per ogni via analizzata nei precedenti capitoli si sono riportati i punteggi di priorità. In Tabella 1 si riporta il riepilogo per le varie vie analizzate. I punteggi fanno emergere un quadro secondo cui sono cinque i tratti della rete pedonale comunale dove è prioritario intervenire e si concentrano nei centri di Olmo e di Maerne.

Altre sette vie vedono interventi di media priorità (fra 10 e 8 punti), mentre gli interventi sulle restanti sei vie indagate sono meno importanti.

Tabella 1: Riepilogo priorità

Via	Località	Punteggio
Via Olmo - Olmo	Olmo	17
Via Olmo - Maerne	Maerne	16
Piazza IV Novembre - Stazione	Maerne	15
Via Chiesa	Olmo	15
Via Manzoni	Maerne	14
Piazza IV Novembre	Maerne	10
Castellana	Martellago	10
Piazza Vittoria	Martellago	10
Via Liguria	Martellago	8
Via Trento	Martellago	8
Via delle Pree	Martellago	8
Via Fratelli Rossetti	Olmo	8
Via Olmo - Piscina	Maerne	6
Via Roma	Martellago	5
Via Fapanni	Martellago	5
Argine e ciclopedonale	Maerne	5
Via Frassinelli	Olmo	4
Via Friuli	Martellago	2

Bisogna considerare che gli interventi sulle vie che risultano più urgenti (Via Olmo e Via Chiesa per esempio) sono anche gli interventi più onerosi dal punto di vista economico. Per tale ragione è possibile che tali interventi, seppure importanti e prioritari, vengano posticipati in attesa di fondi o progettualità sinergiche come, per esempio, interventi di moderazione del traffico, realizzazione di itinerari ciclabili o riordino di nodi e di sezioni stradali.

4.5 I parcheggi riservati per disabili

Contestualmente ai rilievi sulle vie si rilevarono anche le condizioni dei parcheggi lungo via. Come riportato in Paragrafo 3.4.1 la scheda conteneva l'indicazione sulla presenza o meno di uno stallo riservato per disabili nell'intorno del tratto rilevato. In seguito, sono stati posizionati sulla mappa i parcheggi riservati ai disabili nei pressi dei percorsi pedonali rilevati. Si considera che le fermate del trasporto pubblico e i parcheggi riservati ai disabili, sono punti di accesso alla rete pedonale accessibile. Per verificarne l'accessibilità e la distribuzione sul territorio si è proceduto a individuare l'area a meno di 150m dai parcheggi prossimi alla rete pedonale rilevata e alle fermate dell'autobus rilevate. Le mappe, riportate in Figura 43, Figura 44 e Figura 45, riportano tali aree e inoltre

4.5.1 Martellago

Per quanto riguarda Martellago è evidente come i poli di interesse, della vita quotidiana e della socialità risultano a meno di 150m da una fermata dell'autobus o da un parcheggio riservato. Il PEBA propone l'inserimento di un parcheggio riservato nell'area sud, su Via Trento, per aumentare la quota del centro cittadino servita da questi servizi. L'altra area di parcheggio individuata è presso il Parco Laghetti. L'ampio spazio di parcheggio in ghiaia non prevede stalli riservati per i disabili.

Si stima un costo di 270 € per ogni stallone.

Stallo riservato x 2	540,00 €
----------------------	----------



- | | | | | | |
|--------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------------|----------------------|
| Poli di interesse | Edificio scolastico | Rilievo - Parcheggi | Fermata TPL | Buffer 150m da Park o TPL | Buffer 150m progetto |
| Ambulatori medici | Farmacie | No | Parcheggio riservato | | |
| Area sportiva | Mercato | Sì | Parcheggi riservato di progetto | | |
| Auditorium | Municipio | | | | |
| Carabinieri | Poste | | | | |
| Chiesa | Struttura sanitaria | | | | |
| Cimitero | Supermercati | | | | |
| | Ufficio pubblico | | | | |

Figura 43: Parcheggi riservati rilevati, buffer da fermate di TPL e dai parcheggi esistenti, parcheggi per disabili di progetto – Martellago

4.5.2 Maerne

Come per Martellago, il centro di Maerne è coperto per la maggior parte dall'area di influenza dei parcheggi e delle fermate del trasporto pubblico.

Il PEBA prevede l'inserimento di due parcheggi riservati, uno a servizio del Parco Carabinieri d'Italia, parco inclusivo e quindi polo importante per i bambini con disabilità. L'altro parcheggio di progetto è individuato nell'area sud come in figura. Questo ha lo scopo di aumentare la porzione dell'area servita dai parcheggi riservati.

Si stima un costo di 270 € per ogni stallo.

Stallo riservato x 2	540,00 €
----------------------	----------



Figura 44: Parcheggi riservati rilevati, buffer da fermate di TPL e dai parcheggi esistenti, parcheggi per disabili di progetto – Maerne

4.5.3 Olmo

Anche i punti di interesse principali di Olmo sono serviti in modo sufficiente dai parcheggi riservati per i disabili e dalle fermate del trasporto pubblico locale. Per completare la rete degli stalli il PEBA individua due aree in cui intervenire. Un parcheggio riservato si colloca presso le attrezzature sportive a sud dell'abitato e un altro viene ipotizzato presso lo spazio della parrocchia per servire in modo più efficace quell'area.

Si stima un costo di 270 € per ogni stallo:

Stallo riservato x 2	540,00 €
----------------------	----------



Figura 45: Parcheggi riservati rilevati, buffer da fermate di TPL e dai parcheggi esistenti, parcheggi per disabili di progetto – Olmo

4.5.4 Parcheggi presso i punti di interesse rilevati

Si è già descritto nel Paragrafo 3.5 il rilievo della stazione ferroviaria e dei due cimiteri comunali. In particolare, in questi luoghi sono state rilevate delle criticità relative alla condizione dei parcheggi riservati per i disabili. Tali interventi, pertanto, si aggiungono alla realizzazione dei nuovi parcheggi.

Manutenzione segnaletica orizzontale stazione di Maerne – Lato Nord x2	80,00 €
Manutenzione segnaletica orizzontale cimitero di Maerne e Olmo x2	80,00 €
Manutenzione segnaletica orizzontale cimitero di Martellago	40,00 €

4.6 Interventi per i disabili sensoriali

Intervento 1 – Guide lungo gli argini

Come già evidenziato nelle schede progettuali alcuni tratti dei percorsi rilevati presentano una mancanza di guide naturali per gli ipovedenti e per i non vedenti. Questi percorsi sono in particolare i due tratti rilevati lungo l'argine, codificati con i codici 84 e 93. Questi percorsi sono in erba e terra o in ghiaia e non presentano elementi che possano fungere da guida naturale per il soggetto non vedente e ipovedente.



Figura 46: Il tratto 93 lungo l'argine

In queste situazioni non può essere considerato conveniente l'utilizzo di una pista tattile per non inserire un percorso di elementi artificiali in un contesto naturale. Una soluzione poco impattante e adeguata alla fruizione da parte di disabili sensoriali, in particolare non vedenti e ipovedenti è l'inserimento di una guida artificiale costituita da un corrimano o una staccionata che possa essere seguita con l'ausilio delle mani da ogni fruitore. Altri tipi di guide come muretti bassi o piccole siepi sono ugualmente efficaci anche se il PEBA propone la prima soluzione perché meno impattante.

Si stima che il costo per intervenire attraverso l'introduzione di staccionate in legno sia di circa 43.500,00 €.

Guide lungo gli argini - Martellago	22.500,00 €
Guide lungo gli argini - Merne	21.000,00 €

Intervento 2 – Attraversamenti pedonali

Altri punti critici della rete pedonale sono gli attraversamenti pedonali. Gli attraversamenti pedonali lungo le vie pedonali, in particolare quelli trasversali a Via Olmo a Olmo, Via Castellana e Piazza IV Novembre devono essere realizzati in modo da consentire una percezione adeguata del pericolo attraverso l'inserimento di elementi tattili adeguati e verificando la possibilità di utilizzare una colorazione del manto stradale presso gli attraversamenti per aumentare il contrasto.

Tali interventi saranno realizzati con i tempi e le caratteristiche della normale manutenzione stradale e dei marciapiedi o in concomitanza ad interventi di moderazione del traffico o di interventi sui marciapiedi riportati nelle schede precedenti o nel PUMS.

Intervento 3 – Laboratori tematici

Per affrontare il tema delle barriere sensoriali il PEBA propone l'attivazione di laboratori tematici e di condivisione con la cittadinanza e delle scuole con i seguenti obiettivi:

- Sensibilizzare l'intera cittadinanza al tema delle barriere architettoniche in generale e alle modalità di orientamento delle persone con disabilità sensoriale
- Individuare criticità specifiche del territorio e soluzioni progettuali per mitigarli

Intervento 4 – Le fermate del trasporto pubblico locale

Altri punti in cui risulta necessario intervenire con guide artificiali ed elementi tattilopiantari sono le fermate del trasporto pubblico. Il PEBA individua come prioritarie le fermate

lungo gli assi principali di comunicazione in direzione Venezia quindi Via Olmo e Via Castellana.



Figura 47: Gli elementi tattilopiantari alla stazione presso la stazione di Maerne

Intervento 5 – Tabelle e mappe tattili

Come emerge nel questionario, i cui risultati sono riportati nel Paragrafo 3.3, il tema delle tabelle informative è piuttosto sentito fra gli abitanti del Comune di Martellago. Il PEBA individua come prioritari per l'introduzione di tabelle informative tattili i parchi pubblici, in particolare il Parco Laghetti, individuato come polo principale. A queste aree si aggiungono altri luoghi pubblici di interesse.

Mappa tattile presso il Parco Laghetti	4.650,00 €
--	------------

5 Indicazioni per la realizzazione degli interventi

In questo capitolo si riportano le indicazioni progettuali per realizzare gli interventi.

5.1 I parcheggi per disabili

I parcheggi per disabili sono previsti dal *Decreto Ministeriale del 14 Giugno 1989, n.236* si riportano alcuni punti di tale decreto nel box seguente:

4.1.14 AUTORIMESSE (e parcheggi)

(...) Lo spazio riservato alla sosta delle autovetture al servizio delle persone disabili deve avere dimensione tali da consentire anche il movimento del disabile nelle fasi di trasferimento; deve essere evidenziato con appositi segnali orizzontali e verticali. (Per le specifiche vedi 8.1.13).

4.2.3 PARCHEGGI

Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali di servizio o ad esse collegato tramite rampe o idonei apparecchi di sollevamento.

Lo spazio riservato alla sosta delle autovetture delle persone disabili deve avere le stesse caratteristiche di cui al punto 4.1.14

8.2.3 PARCHEGGI

Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m. 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Detti posti auto, opportunamente segnalati, sono ubicati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso dell'edificio o attrezzatura.

Al fine di agevolare la manovra di trasferimento della persona su sedia a ruote in comuni condizioni atmosferiche, detti posti auto riservati sono, preferibilmente, dotati di copertura.

Inoltre, è il *Regolamento di esecuzione del Nuovo Codice della Strada*, ovvero il DPR 495/92 a indicare le dimensioni corrette degli stalli di sosta all'Articolo 149.

All'Articolo 120 invece si norma la segnaletica verticale per i parcheggi riservati ai disabili.

Si riportano estratti di entrambi gli articoli:

Art. 149 (Art. 40 Cod. Str.) Strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata

5. Gli stalli di sosta riservati alle persone invalide devono essere delimitati da strisce gialle e contrassegnati sulla pavimentazione dall'apposito simbolo; devono, inoltre, essere affiancati da uno spazio libero necessario per consentire l'apertura dello sportello del veicolo nonché la manovra di entrata e di uscita dal veicolo, ovvero per consentire l'accesso al marciapiede (Figure II.445/a, II.445/b, II.445/c).

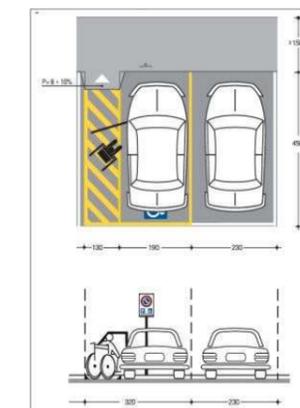


Figura II 445/a Art. 149
DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI (dimensioni in centimetri)
Caratteristiche e dimensioni minime di uno stalli di sosta riservato agli invalidi con uno spazio libero laterale (sinistro o destro) necessario alla completa apertura della portiera anteriore e alla manovra di entrata e di uscita della persona con limitazione di movimento.
P = pendenza.

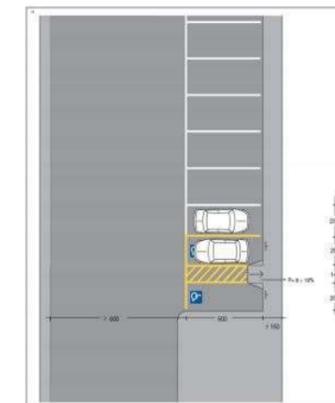


Figura II 445/b Art. 149
DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI (dimensioni in centimetri)
Schema indicativo di impianto di parcheggio a pettine con 2 posti auto abbinati, riservati ai veicoli degli invalidi muniti di contrassegno.
Uno schema analogo può essere utilizzato anche per parcheggi a spina.
P = pendenza.

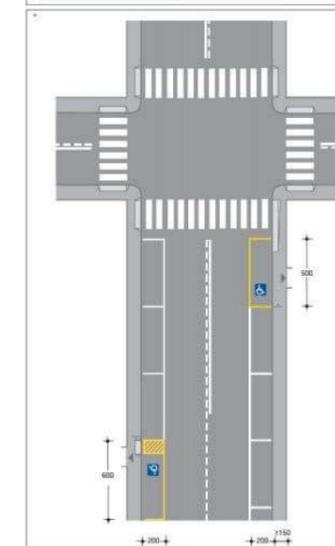


Figura II 445/c Art. 149
STRISCE DI DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI (dimensioni in centimetri)
Lo stalli è contrassegnato anche dal segnale verticale di Fig. II 79/a, dal simbolo orizzontale specifico Fig. II 130 e da una zebra in corrispondenza dello scivolo.

Art. 120. (Art. 39 Cod. Str.) Segnali di fermata, di sosta e di parcheggio

(...)

Eccezioni permanenti al divieto di sosta - esclusivamente per i veicoli degli invalidi - sono indicate con il segnale composito di SOSTA CONSENTITA A PARTICOLARE CATEGORIA (Fig. II.79/a).



Figura II 79/a Art. 120

SOSTA CONSENTITA A PARTICOLARI CATEGORIE
Sosta consentita ai veicoli al servizio di persone invalide munite dell'apposito contrassegno.*

Le indicazioni vengono riprese anche dal DPR 503/96 – *Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*. In particolare, si riportano nel box seguente gli Articoli 10 e 11.

Art. 10. Parcheggi

1. Per i parcheggi valgono le norme di cui ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

2. Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro. Il

requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 m; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.

3. I posti riservati possono essere delimitati da appositi dissuasori.

Art. 11. Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone disabili

5. Nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

6. I suddetti posti sono contrassegnati con il segnale di cui alla Figura II 79/a art. 120 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

5.2 Le barriere sensoriali

In questo capitolo si vogliono dare alcune indicazioni riguardo le barriere sensoriali. Come evidenziato più volte il tema delle barriere architettoniche non si può limitare al tema del movimento dei disabili motori in sedia a rotelle ma è un universo molto più complesso e variegato. La progettazione secondo i dettami dell'universal design deve tenere in considerazione le necessità delle persone ipovedenti e non vedenti.

Lungo i percorsi pedonali che si ritengono prioritari e fondamentali vanno adottate misure che consentano l'orientamento a tutti. Una persona non vedente o ipovedente si orienta attraverso gli altri sensi e la memoria del percorso. La persona si orienta grazie agli echi lungo i muri, al rumore del traffico, al rumore del bastone sulla pavimentazione o sulla

guida fornita dal muro. In un contesto urbano le guide naturali sono quasi sempre garantite dalla presenza di un muro o altri elementi, l'area critica del percorso pedonale è l'attraversamento pedonale dove i segnali acustici e tattili e tattili forniti dal muro e dalla direzione del traffico vengono a mancare. In queste zone è importante predisporre delle apposite guide artificiali che consentano l'orientamento e il procedere sicuro. Posizionare lunghe piste tattili laddove la presenza di una guida naturale soddisfa le necessità di orientamento per un ipovedente o un non vedente è una spesa economica e un impatto sulla città non conveniente e non consigliabile.

Queste guide artificiali sono costituite da piastrelle speciali che il disabile riconosce attraverso il senso tattilo/plantare. I più diffusi sono denominati *Sistema LVE* e sono composte da questi elementi:

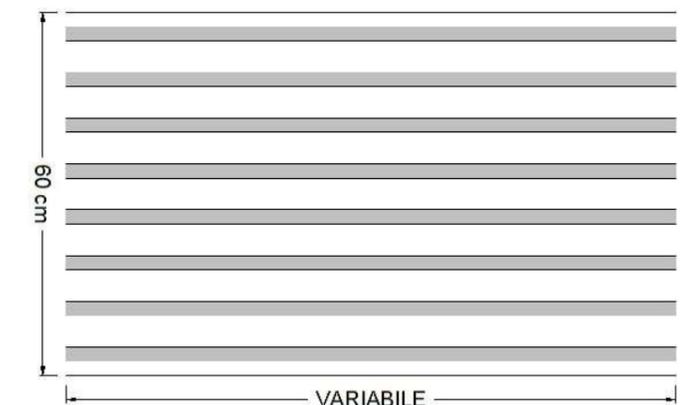


Figura 48: Codice di direzione rettilinea [Fonte: INMACI]

Il primo codice è quello di direzione rettilinea ed è composto da scanalature parallele che seguono il senso di marcia e gli elementi hanno una dimensione trasversale di 60 cm. Tali scanalature non devono costituire ostacolo né per i normodotati né per i disabili ma essere facilmente percepiti. Tali guide sono utilizzate sia attraverso l'uso del bastone sia attraverso

il semplice tatto. Devono garantire caratteristiche adeguate a permettere lo scivolamento del bastone all'interno dei canali e caratteristiche antisdrucciolo sopra le scanalature.

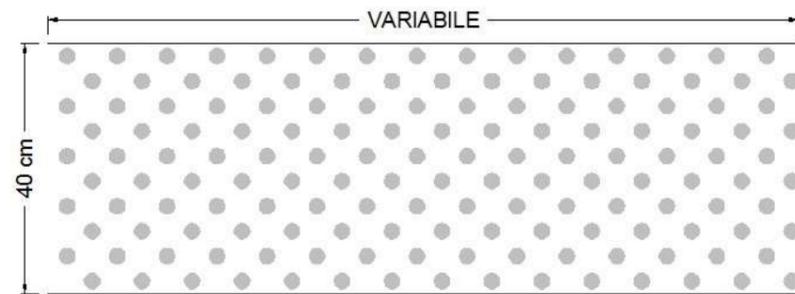


Figura 49: Codice di arresto o pericolo [Fonte: INMACI]

Il segnale tattile di pericolo è un elemento costituito da elementi sferici in rilievo di circa 5 mm disposti secondo una griglia diagonale. La larghezza deve essere di almeno 40 cm per rendere impossibile il suo scavallo. Questo codice segnala la presenza di un pericolo al di là di esso ed è pensato per rendere scomoda la sosta al di sopra di esso.

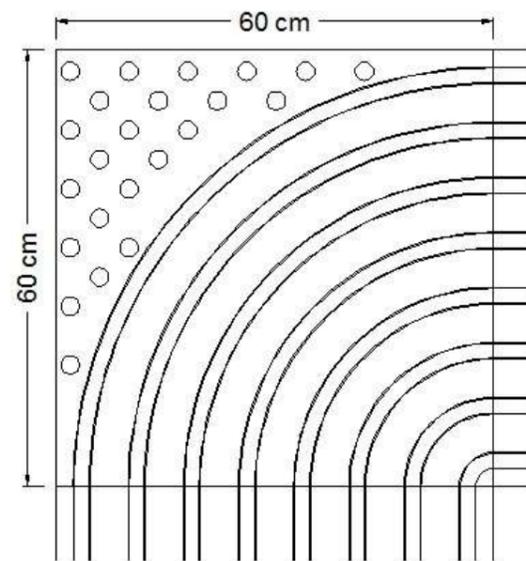


Figura 50: Codice di svolta obbligata [Fonte: INMACI]

Questo elemento ha il compito di raccordare due tratti rettilinei del percorso. L'elemento presenta dei tratti curvilinei a 90 gradi che raccordano i canali dei percorsi rettilinei.

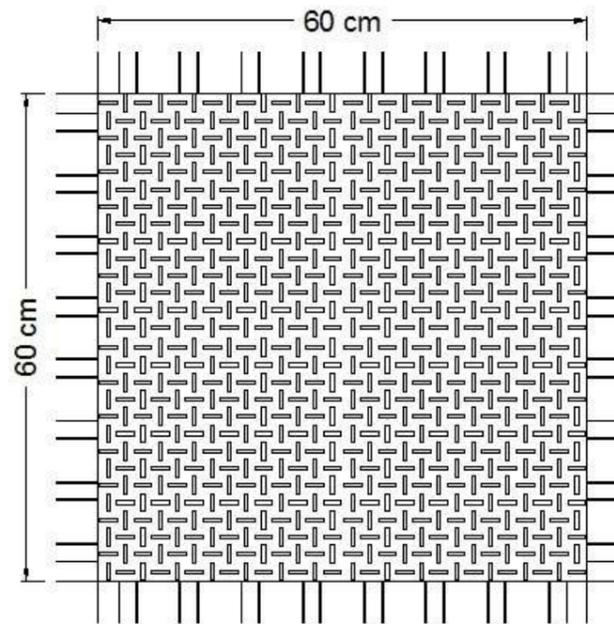


Figura 51: Codice di incrocio [Fonte: INMACI]

Tale piastrella è un quadrato di 60 cm di lato che ha il compito di raccordare due percorsi lineari che si intersecano.

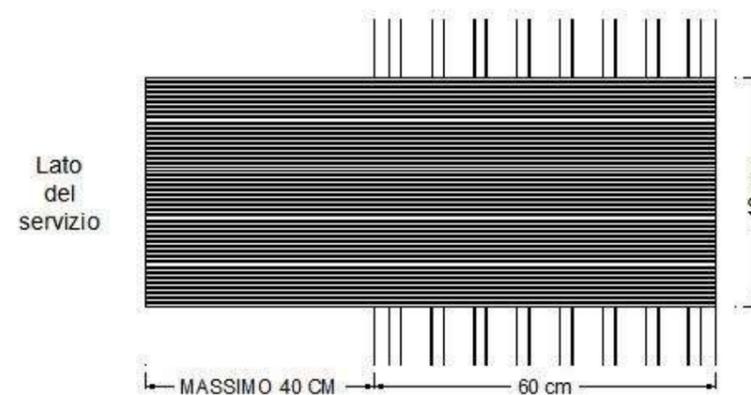


Figura 52: Codice di attenzione per la presenza di un servizio [Fonte: INMACI]

Tale elemento ha il compito di segnalare la presenza di un servizio in prossimità al percorso tattile. Un elemento tipico che si può posizionare in corrispondenza di questo elemento è una tabella informativa con le scritte e i codici comprensibili ai non vedenti.

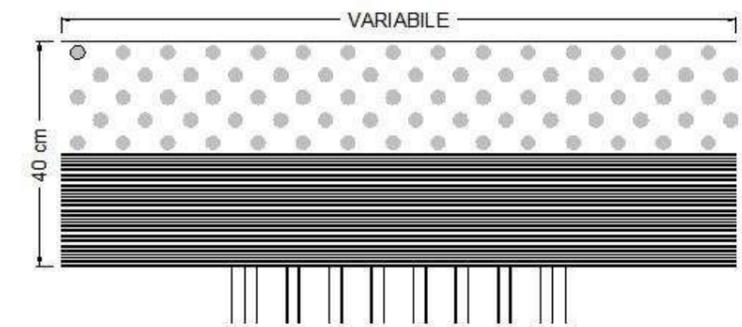


Figura 53: Codice di pericolo valicabile [Fonte: INMACI]

L'elemento è costituito da un codice di attenzione e un codice di arresto, entrambi di larghezza 20 cm. Tali elementi si utilizzano solitamente in corrispondenza di scalinate e attraversamenti pedonali.

Tali elementi, solitamente, sono installati con un colore contrastante con l'intorno per garantire l'efficacia anche per gli ipovedenti. Tali elementi hanno un forte contrasto anche dal punto di vista acustico quando percosso dal bastone. Un esempio tipico dell'utilizzo di questi elementi è il loro utilizzo nelle stazioni ferroviarie in cui gli elementi che segnalano il pericolo costituiscono la linea gialla invalicabile durante l'attesa del convoglio al binario.

Presso le fermate del trasporto pubblico è necessario garantire i necessari spazi di manovra per una sedia a ruote e i necessari elementi tattili per guidare gli ipovedenti e i non vedenti alla fermata in sicurezza.

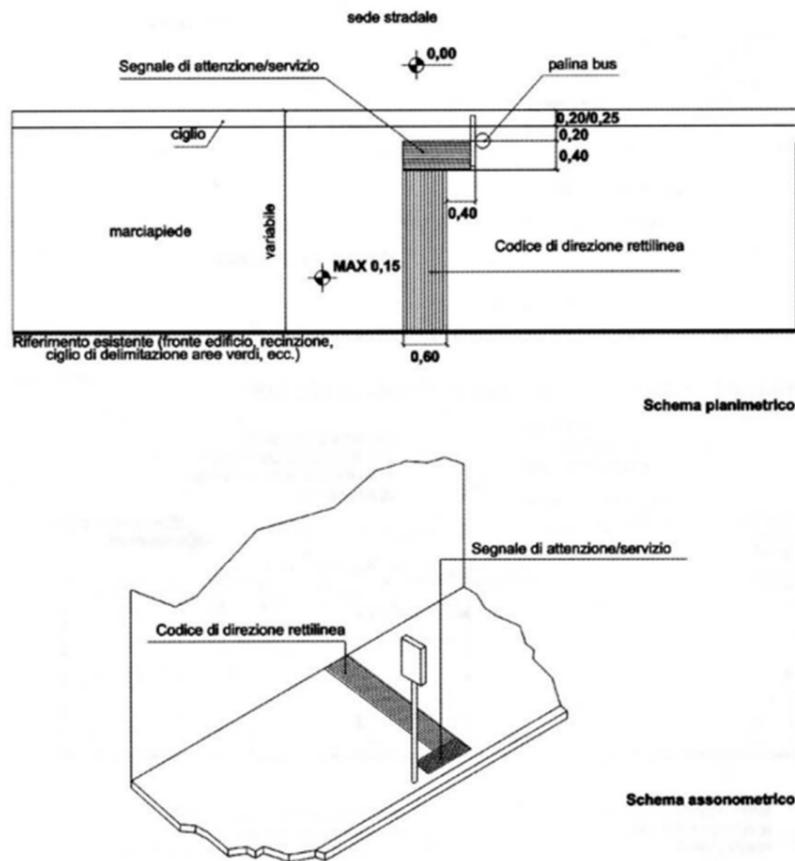


Figura 54: Schema di elementi tattili presso una fermata del trasporto pubblico su marciapiede senza pista tattile [Fonte: Linee Guida Percorsi Tattili RFI citando "Eliminazione Barriere Architettoniche (Progettare per un'utenza ampliata)" - di: I. Argentin, M. Clemente, T.Empler. Edizione DEI Ottobre 2008.]

Lo schema in Figura 54 mostra come il percorso tattile debba avere un'estensione pari a tutta la larghezza del marciapiede per intercettare l'utente che segue il marciapiede con l'ausilio della guida naturale offerta dal muro. Una volta intercettato lo accompagna alla palina della fermata dove è posto un elemento di attenzione/servizio.

Nel caso di una fermata del trasporto pubblico con un attraversamento pedonale poco distante è importante collegare la fermata all'attraversamento con una pista tattile.

Nella Figura 55 si riporta un esempio di schema dalle Linee Guida pubblicate dall'Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi e Ipovedenti.

Altri elementi di attenzione sono in generale gli attraversamenti pedonali.

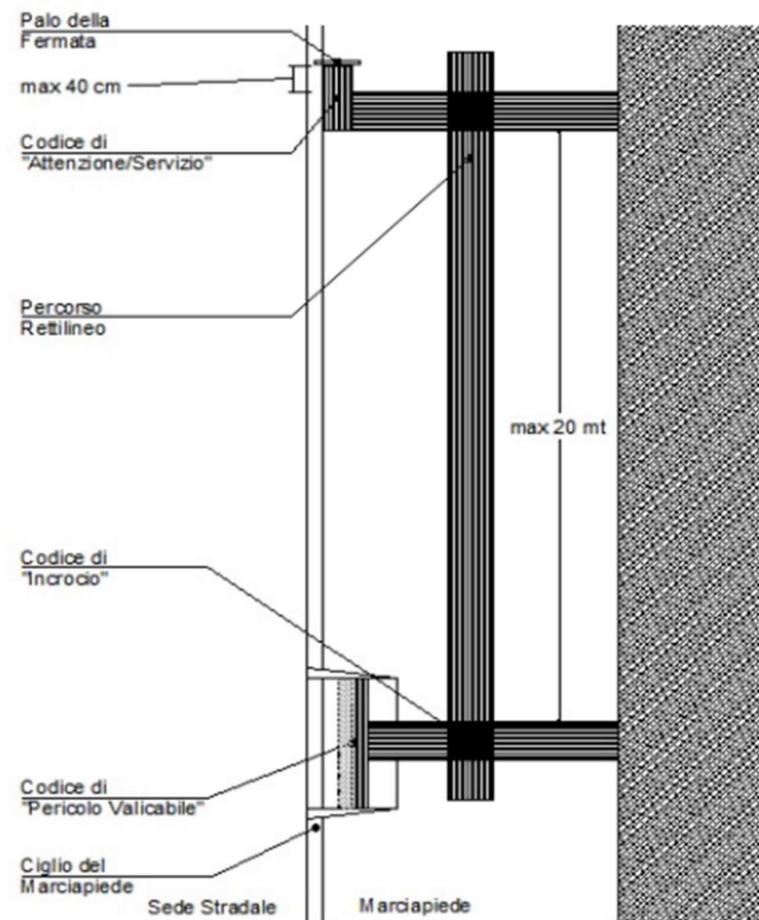


Figura 55: Schema di elementi tattili presso una fermata del trasporto pubblico su marciapiede senza pista tattile [Fonte: Linee Guida LVE INMACI]

6 La disabilità e lo sport

Il PUMS e il PEBA considerano centrali all'interno delle loro strategie l'inclusione sociale e la vita all'aria aperta riconoscendo nel territorio di Martellago una spiccata predisposizione di infrastrutture e aree sportive di eccellenza. La realizzazione del parco inclusivo a Maerne e la particolare attenzione che il PEBA ha poste nel collegamento del Parco Laghetti e dei percorsi lungo l'argine vanno in questo senso. La rete ciclabile e della fruizione sportiva è un tema cardine della strategia del PUMS e per questa ragione il tema dello sport e delle attività ricreative viene introdotto in questo capitolo che vuole dare avvio ad una serie di riflessioni e progettualità sul tema. Nei capitoli precedenti il PEBA si è concentrato sul favorire l'inclusione sociale attraverso la fruizione dei luoghi della città, dei percorsi del commercio e dei servizi, delle fermate dell'autobus e dei percorsi pedonali affinché il soggetto disabile e in generale tutti potessero accedere a questi servizi e alle occasioni di lavoro che si concentrano in queste aree o accedere al sistema di trasporti metropolitano attraverso le principali fermate dell'autobus. In questo breve capitolo si vogliono invece dare indicazioni per la fruizione dei luoghi del tempo libero e dello sport considerando che l'inclusione sociale passa anche attraverso queste attività.

La storia della pratica sportiva per le persone disabili si intreccia con quella del neurochirurgo Ludwig Guttman che a metà del secolo scorso ha sviluppato questa pratica. Negli anni 40 Guttman era direttore del centro per la riabilitazione di soggetti con lesioni spinali nella cittadina inglese di Stoke Mandeville e qui si sviluppò la sport-terapia. L'intuizione di sviluppo di questa pratica nacque dalla necessità di coinvolgere i pazienti affetti da depressione, piaghe da decubito o altre malattie. Il dottore si accorse che il miglioramento non si

limitava alla sfera psicologica ma anche nelle capacità muscolari, respiratorie e di movimentazione della carrozzina. Questo sviluppo portò all'organizzazione dei primi Giochi di Stoke Mandeville per atleti disabili. La diffusione e la popolarità di queste attività sfociarono nell'organizzazione degli stessi giochi nel contesto delle Olimpiadi di Roma. Da quel momento in poi si sono tenuti con cadenza quadriennali al pari dei Giochi Olimpici, le cosiddette Paralimpiadi Estive e in seguito quelle Invernali dall'edizione di Örnsköldsvik 1976.

Lo sport, l'attività motoria in generale, generano un miglioramento psicofisico e riducono la percezione della disabilità migliorando così la qualità della vita delle persone e il loro benessere. Dal punto di vista fisico, l'attività sportiva permettere il recupero e il mantenimento delle abilità atletiche e di scoprirne di nuove, il rinforzo del tono muscolare e delle proprie. Da un punto di vista del miglioramento dell'inclusione sociale che ne deriva è un'altra importante e determinante ricaduta dello sport per i disabili. Infatti, l'attività sportiva può essere fatta in compagnia sia di persone con lo stesso tipo di disabilità sia con i compagni di classe o altre persone senza disabilità.

Lo sport è anche una forma di autorealizzazione per le persone e fonte di autostima, è un modo per sfogare la tensione che scaturisce nel benessere psicologico e nell'inclusione sociale.

Martellago ospita attrezzature pubbliche destinate al verde, al benessere e all'attività di elevata qualità all'interno del proprio territorio. Queste attrezzature possono essere poli di interesse primario all'interno dell'intero territorio della Città metropolitana di Venezia e realizzare alcuni interventi necessari per l'utilizzo di tali infrastrutture da parte delle persone con disabilità.

6.1 Le pratiche per gli atleti disabili

Si passano in esame alcuni sport e quali interventi sono necessarie per rendere fruibili le attrezzature sportive per tutti. Ci si limita alle attrezzature presenti sul territorio di Martellago.

6.1.1 Sport da palestra

All'interno del Palasport di Olmo, opera la realtà *For Me d'Abili* che permette ai ragazzi con disabilità di tipo cognitiva e relazionale di giocare a calcio migliorandone così le capacità relazionali. Come l'associazione dichiara sul proprio sito, la pratica sportiva porta con sé alcuni valori, fra cui il rapporto e il rispetto degli altri, il senso di appartenenza ad un gruppo e lo spirito di squadra, il merito e la competizione che spesso sono negati alle persone disabili che vivono quotidiani fenomeni di esclusione sociale.

A fianco del calcio nel veneziano operano alcune realtà quali il powerchair football e powerchair hockey presso la polisportiva terraglio con la squadra dei *Black Lions Venezia*. In particolare, la realtà calcistica nel 2021 è entrata a far parte della galassia collegata al Venezia FC, squadra di calcio di Venezia.

A questi sport di squadra si aggiunge il diffuso basket in carrozzina ed eventuali attività legate alla ginnastica dolce e alla riabilitazione.

6.1.2 La piscina

Sul territorio di Martellago è presente la piscina lungo Via Olmo, nei pressi del cimitero di Maerne.

La piscina deve garantire tutte le norme di accessibilità in tutte le aree che possono essere utilizzate dalle persone, in particolare i collegamenti verticali e i percorsi longitudinali, gli spogliatoi e le vasche. L'accesso alla vasca può avvenire attraverso tre sistemi, una scala, una rampa o un sollevatore. Le scale devono avere almeno un corrimano e delle dimensioni di data e alzata adatte e realizzate in materiali antisdrucchiolevoli. Gli scalini si possono sostituire con una rampa di almeno 90 cm con il corrimano da entrambe le parti. La pendenza della rampa deve essere inferiore all'8% ed è consigliabile una pendenza del 5%. Esistono varie tipologie di sollevatore ed è fondamentale per le persone con patologie molto invalidanti.

Per i disabili visivi le corde di delimitazione delle corsie devono costituire un riferimento chiaro per guidare il nuotatore. Attraverso colori differenti e risaltanti è possibile migliorare la percezione degli ipovedenti.

6.1.3 Sport all'aria aperta

Gli sport all'aria aperta possono comprendere attività legate all'handbike e alla corsa per ipovedenti oltre che alle attività ginniche e riabilitative che possono essere svolte nei parchi al pari della palestra. Sul territorio di Martellago operano associazioni ciclistiche che possono integrare nella loro offerta il supporto ai bambini e agli adulti desiderosi di provare l'handbike favorendo il loro approccio al mezzo e la loro inclusione nei gruppi considerando che è possibile correre in handbike assieme ai ciclisti.

Un altro sport diffuso sul territorio di Martellago e che può essere reso praticabile anche per le persone che presentano una qualche disabilità è la pesca sportiva. Nella pratica di questo sport spesso è necessario avvicinarsi molto alla riva

del fiume o del lago e talvolta anche entrare nell'acqua. Un disabile avrebbe difficoltà a compiere questo gesto. A Peschiera del Garda, per esempio, sono state installate cinque postazioni lungo il Mincio per permettere ai disabili di pescare. Tali piazzole consentono l'approccio all'acqua in sicurezza.



Figura 56: Una piazzola per la pesca sportiva per disabili [Fonte: Corriere delle Alpi (2005)]

Una menzione a parte merita il tema dell'equitazione e dell'ippoterapia. A Martellago operano diversi maneggi che potrebbero essere supportati nelle attività con i disabili. L'unica attrezzatura necessaria è una rampa che consenta di salire sull'animale in sicurezza dalla propria carrozzina. Tale rampa deve garantire una pendenza adeguata a raggiungere la piattaforma sommitale da cui è possibile facilmente in sella all'animale senza pericolo e in autonomia senza che siano necessari dei comportamenti che possono imbarazzare la persona con disabilità come l'essere preso in braccio. Per l'equitazione alcuni soggetti che hanno disabilità agli arti superiori o altro genere di disabilità possono avere la necessità di utilizzare ausili di altro tipo come, per esempio, redini particolari.

Un altro sport che può essere praticato anche da persone costrette in sedia a rotelle è il tiro con l'arco. Anche il poligono di tiro con l'arco è presente sul territorio di Martellago.

6.1.4 Le azioni di Piano

Per quanto riguarda le attività sportive il Piano non individua nessuna azione specifica ma promuove l'attivazione di tutte le pratiche necessarie per agevolare gli stakeholder locali ad attivare corsi e attività dedicate alle persone disabili. La nascita di eventuali associazioni legate a questo mondo deve essere favorita e devono essere organizzati incontri di promozione delle attività presso le scuole e presso le varie occasioni di incontro con la cittadinanza quali feste e festival con l'intenzione di sensibilizzare la comunità sui temi della disabilità e far conoscere tutte le potenzialità dell'attività sportiva. Inoltre, il Comune deve promuovere il far rete delle varie realtà del territorio con quelle insediate nei territori vicini con lo spirito di condividere le conoscenze e le professionalità:

Sport da palestra Per quanto riguarda gli sport da palestra il Comune deve agevolare il lavoro delle realtà già insediate sul proprio territorio e promuovere l'insediamento di altre associazioni e polisportive fornendo gli spazi e il supporto comunicativo considerando che la domanda di sport per disabili può considerarsi fortemente inespressa.

Sport da piscina Per quanto riguarda gli sport da piscina il Comune deve promuovere e favorire l'insediamento di attività destinate alla riabilitazione e allo sport per tutti. Una volta iniziati i lavori di queste realtà mantenere un contatto costante e frequente al fine di predisporre tutti gli interventi necessari per l'abbattimento delle barriere architettoniche, per la realizzazione di soluzioni adeguate e personalizzate alle

esigenze delle associazioni attraverso progetti puntuali ed investimenti presso la piscina di Maerne.

Sport all'aria aperta Per quanto riguarda, infine, gli sport all'aria aperta valgono le indicazioni generali con la promozione delle attività di realtà che operano nei territori limitrofi e legate al mondo dell'handbike approfittando della buona cultura ciclistica del territorio. Inoltre, il Comune deve farsi promotore e supportare la realizzazione, la diffusione e la comunicazione di attività legate all'ippoterapia e all'equitazione per i soggetti disabili. In particolare, l'ippoterapia per soggetti con disabilità cognitiva e la possibilità di acquistare e predisporre di rampe e ausili per i soggetti con disabilità motorie. Le stesse linee di indirizzo devono essere seguite per il tiro con l'arco, altro sport praticabile dai disabili assieme ai normodotati. Infine, per la pesca è necessario interfacciarsi con gli stakeholder del territorio quali le associazioni di pesca sportiva che frequentano il Lago Blu di Maerne e il Parco Laghetti per individuare soluzioni ed eventi di promozione e comunicazione per lo sviluppo di questa attività fra gli appassionati o i neofiti che vorrebbero avvicinarsi. Le soluzioni devono considerare le possibilità di realizzare strutture che ben si integrino con l'ambiente circostante e che possano essere, eventualmente utilizzate da tutti. Le piazzole o i moli devono avere un bordo rialzato lungo tutto il perimetro per evitare lo scivolamento della sedia a rotelle al di fuori di esso. Può essere utile predisporre tabelle informative all'ingresso dell'area con la mappa del sito e il grado di accessibilità dei luoghi.

Formazione Affinché si possano promuovere attività sportive dedicate alle persone con qualche tipo di disabilità è necessario che sul territorio siano presenti ed operino persone competenti nel seguire queste persone nel loro percorso di crescita personale e atletica. Per tale ragione il Comune deve

promuovere la formazione del personale e l'attrazione di nuove competenze presso le strutture presenti sul proprio territorio per generare un'offerta di attività sportive e ricreative più ampia e aperta a tutti.

7 Il quadro economico

In questo capitolo si riportano le analisi del quadro economico per centro, via e tema. La tabella a lato riporta la stima di massima dei costi ripartiti per centro e per via o tema.

Si osserva come il centro in cui si stimano gli investimenti maggiori sia Maerne con quasi 100.000 €, seguito da Olmo e infine dal capoluogo.

La stima totale dei costi si avvicina a 260.000 €.

Gli interventi più rilevanti in tema di costi stimati sono su Via Manzoni, su Via Olmo a Olmo e su Via Chiesa.

Tabella 2: Quadro sinottico della stima dei costi per centro e via

Centro	Via / Tema	Costo	
Maerne	Argine e ciclopedonale	500,00 €	
	Interventi per disabili sensoriali	21.000,00 €	
	Parcheggi per disabili	700,00 €	
	Piazza IV Novembre	3.350,00 €	
	Piazza IV Novembre – Via Stazione	8.605,00 €	
	Via Manzoni	38.700,00 €	
	Via Olmo - Maerne	12.240,00 €	
	Via Olmo - Piscina	12.321,40 €	
	Maerne Totale		97.416,40 €
	Martellago	Castellana	3.150,00 €
Interventi per disabili sensoriali		27.150,00 €	
Parcheggi per disabili		580,00 €	
Piazza Vittoria		7.450,00 €	
Via delle Pree		11.450,00 €	
Via Fapanni		1.885,00 €	
Via Friuli		80,00 €	
Via Liguria		18.200,00 €	
Via Roma		1.430,00 €	
Via Trento		4.250,00 €	
Martellago Totale		75.625,00 €	
Olmo	Parcheggi per disabili	540,00 €	
	Via Chiesa	35.670,00 €	
	Via Frassinelli	9.415,00 €	
	Via Fratelli Rossetti	1.100,00 €	
	Via Olmo - Olmo	38.260,00 €	
Olmo Totale		84.985,00 €	
Totale		258.026,40 €	

Il sistema di priorità consente di individuare tre livelli di priorità a partire dai punteggi evidenziati in precedenza. I tre livelli di priorità sono collegati ai tre quadrienni in cui sarà necessario prevedere gli interventi.

Tabella 3: Quadro sinottico della stima dei costi per priorità

Livello di priorità	Centro	Costi
Alto	Maerne	59.545,00 €
	Olmo	73.930,00 €
Alto Totale		133.475,00 €
Medio	Maerne	15.671,40 €
	Martellago	44.500,00 €
	Olmo	2.200,00 €
Medio Totale		62.371,40 €
Basso	Maerne	500,00 €
	Martellago	3.395,00 €
	Olmo	9.415,00 €
Basso Totale		13.310,00 €
Interventi non prioritizzati	Maerne	21.700,00 €
	Martellago	27.730,00 €
	Olmo	540,00 €
Interventi non prioritizzati Totale		49.970,00 €
Totale		258.026,40 €

Nella tabella a lato si possono osservare le stime dei costi divise per tipologia di intervento. Si osserva come i costi maggiori sono legati ad interventi di sistemazione dei marciapiedi.

Tabella 4: Quadro sinottico della stima dei costi per tipologia di intervento

Tipo di intervento	Stima costi totali
Guide lungo gli argini	43.500,00 €
Intervento non valutato	-
Interventi di allargamento del marciapiede	6.040,00 €
Livellamento gradinature	10.500,00 €
Posizionamento archetti	1.640,00 €
Realizzazione rampa per disabili	4.250,00 €
Rifacimento totale del marciapiede	37.500,00 €
Rimozione di ostacoli	11.200,00 €
Riparazione su marciapiede mattonelle	18.445,00 €
Riparazioni su marciapiede in conglomerato bituminoso	81.330,00 €
Scivoli su marciapiede per raccordo con sede stradale	19.250,00 €
Segnaletica orizzontale - Strisce pedonali	1.440,00 €
Segnaletica orizzontale - Parcheggi disabili	240,00 €
Segnaletica orizzontale - Segnalazioni longitudinali (larghezza 15 cm)	71,40 €
Segnaletica verticale	230,00 €
Sostituzione di chiusini sconnessi	720,00 €
Sostituzione di grate	16.500,00 €
Stallo per disabili completo	1.620,00 €
Tabella tattile	4.650,00 €