

Comune di Venezia
Dipartimento Politiche Territoriali
Direzione Progettazione Esecuzione Lavori
Ufficio Eliminazione Barriere Architettoniche.



PEBA Msss
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche di Mestre

Relazione

ottobre 2008
agg. marzo 2009

a cura di
 Studio Scarpa & Drouille

Ufficio EBA Comune di Venezia - cordinamento: *arch. Franco Gazzarri - arch. Mariachiara Guazzieri*

Redazione Peba a cura dello Studio Scarpa & Drouille:

Progettazione, partecipazione, coordinamento

arch. Aldo Scarpa

dott.ssa Murielle Drouille

Collaboratori (attività di rilievo ed elaborazioni grafiche)

dott. Francesco Uccellari

urb. Giovanni Ballarin

urb. Lara Pilotto

Maura Rossi

Giovanna Ortolan

Tirocini (attività di rilievo e supporto cartografico)

Massimiliano Ventura

Alessia Bortolussi

INDICE

Premessa

PARTE I. Cos'è il PEBA di Mestre

1. CARATTERISTICHE, STRATEGIE E DESTINATARI	<i>pag. 1</i>
1.1. Le ragioni del piano	
1.2. Le caratteristiche	
1.3. I destinatari	
2. APPROCCIO METODOLOGICO	<i>pag. 5</i>
2.1. Gli obiettivi	
2.2. Le azioni	
2.3. La governance e l'adozione	
2.4. Il cronoprogramma	
3. IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO	<i>pag. 14</i>
3.1. Le competenze, le risorse finanziarie e l'attuazione	
3.2. Le procedure per l'aggiornamento generale	
3.3. Aggiornamento cartografia con software Gis	
3.4. L'aggiornamento dello schedario di sintesi.	

PARTE II. Analisi e partecipazione

4. STUDIO E INTEGRAZIONE DI PIANI E PROGRAMMI	<i>pag. 22</i>
4.1. Le politiche urbane	
4.2. Le politiche alla mobilità	
Il nuovo piano della mobilità	
Le politiche sociali della mobilità per un'utenza debole	
Il servizio di trasporto scolastico per bambini e ragazzi disabili	
L'avvio del Pedibus	
5. STRATEGIE ANALITICHE	<i>pag. 28</i>
5.1. La scala locale	
5.2. La scala metropolitana	
6. RISULTATI DELLA PARTECIPAZIONE	<i>pag. 33</i>
6.1. Le macrobarriere o barriere strutturali	
6.2. Le barriere culturali	
6.3. Le microbarriere o barriere architettoniche standard	
Le interruzioni nei percorsi	
L'insicurezza nelle intersezioni	
L'interferenza biciclette/pedoni	
L'intralcio dell'arredo urbano	
L'inadeguatezza della segnaletica	

PARTE III. Rilievo e priorità

7. GLI SPAZI PUBBLICI	<i>pag. 45</i>
7.1. Alcuni elementi Metodologici	
7.2. I risultati del rilievo	
7.2.1. Spazi urbani	
7.2.2. Aree verdi e ricreative	
8. GLI EDIFICI	<i>pag. 68</i>
8.1. Alcuni elementi metodologici	
8.2. I risultati dei rilievi	
8.2.1. Criticità comuni agli edifici rilevati	
8.2.2. Edifici comunali aperti al pubblico	
8.2.3. Le scuole	
9. PRIORITA', COSTI, AZIONI DI SUPPORTO	<i>pag. 85</i>
9.1. Municipalità di Favaro Veneto	
9.2. Municipalità di Mestre Carpenedo	
9.3. Municipalità di Marghera	
9.4. Municipalità di Chirignago Zelarino	
9.5. Tabelle riassuntive	
9.6. Le azioni di supporto al piano	

ALLEGATI

- Allegato 1. Linee guida per l'orientamento dei soggetti autistici
- Allegato 2. Elenco soggetti coinvolti delle direz. e aziende municipalizz.
- Allegato 3. Schema questionario
- Allegato 4. Elenco associazioni socio-sanitarie e gruppi anziani coinvolti
- Allegato 5. Verbali dei forum
- Allegato 6. Criteri di valutazione per il rilievo di sintesi
- Allegato 7. Elenco e accessibilità dei parcheggi rilevati
- Allegato 8. Georeferenziazione persone disabili
- Allegato 9. Descrizione e contenuti del GIS, tematismi e provenienza file-shape
- Allegato 10. Elenco generale edifici di proprietà comunale in terraferma
- Allegato 11. Elenco degli edifici comunali dotati d'impianto elevatore
- Allegato 12. Popolazione studentesca a Mestre 2008-2009
- Allegato 13. Elenco elaborati componenti il PEBA Msss

Premessa

La Costituzione italiana e gli atti internazionali nominano il principio dell'accessibilità correlandolo all'idea di uguaglianza tra i cittadini.

- la risoluzione n. 48/1993 dell'Assemblea delle Nazioni Unite:

“Gli Stati dovrebbero riconoscere l'importanza dell'accessibilità nella creazione d'uguali opportunità in tutti i campi della vita sociale... attivando programmi per rendere accessibile l'ambiente fisico e fornendo l'accesso alle informazioni e al mondo della comunicazione”.

l'art. 3 della Costituzione Italiana:

“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge... È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli d'ordine economico e sociale, che, limitando, di fatto, la libertà e l'eguaglianza 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 nota un interesse culturale e socio-economico in materia d'eliminazione di barriere architettoniche; in particolare, in alcuni paesi europei come la Spagna, la Francia e l'Italia¹ che presentavano una situazione arretrata rispetto ai paesi più avanzati del Nord Europa come la Germania, la Svezia, l'Olanda e la Danimarca.

Tale evoluzione trae le sue origini da almeno cinque fattori interdipendenti:

1. L'evoluzione della normativa² e l'interesse europeo ed internazionale; si richiama in particolare l'anno europeo dell'handicap nel 2003 e la recente convenzione Onu sui diritti umani delle persone con disabilità varata il 13 dicembre 2006 che entrerà in vigore con la ratifica di 200 stati membri.

2. L'internazionalizzazione e la mutualizzazione delle esperienze grazie alle politiche europee, all'accesso ai nuovi sistemi informativi ed alla diffusione delle conoscenze.

3. L'aumento della popolazione anziana e della durata di vita nei paesi industrializzati³. I progressi della medicina si accompagnano ad un notevole aumento delle persone affette da disturbi delle funzioni motrici e/o sensoriali e cognitive⁴. In Italia, gli anziani rappresentano circa il 20% della popolazione⁵ e,

¹ L'Italia è all'avanguardia nella progettazione di soluzioni al problema delle barriere architettoniche ma resta carente sul piano pratico. Questo dato é emerso nel seminario internazionale organizzato nel 2002 dal CNR a Roma, sul problema della mobilità e degli ostacoli al movimento delle persone,.

² In Italia la legislazione di riferimento è la L. 41/1986 (istituisce i PEBA), il D.M. 236/1989 (prescrizioni tecniche), la L. 104/1992 (estende i PEBA negli spazi urbani), il D.PR. 503/1996 (norme tecniche di riferimento).

³ La speranza di vita per gli uomini e le donne nel Veneto è di 84 anni.

⁴ E' ancora poco considerato il notevole aumento delle persone affette da malattie mentali e psichiche e la relazione fra progettazione degli spazi e comfort delle persone con disturbi cognitivi.

secondo le stime dell'Istat, riguarderanno il 34% della popolazione nel 2050. Di conseguenza aumenta la richiesta sociale in materia di servizi e supporti per l'autonomia personale.

4. Le ricadute economiche positive in termini d'immagine e marketing territoriale; molte regioni e città europee cercano di elevare gli standards d'accoglienza universale puntando a una migliore accessibilità degli spazi pubblici e dei servizi, di conseguenza, la competitività fra città comporta una maggiore qualità urbana.

5. La crescita socio-culturale e ambientale dei paesi economicamente più avanzati legata sia all'innalzamento del livello d'istruzione della popolazione che alla richiesta di una maggiore qualità di vita, spinge ad una maggiore attenzione politica per l'integrazione sociale di tutti. Tali istanze qualitative rendono inadeguata l'attuale organizzazione della città e porta le istituzioni ed i tecnici a migliorare la progettazione degli spazi.

Di fatto, si sta diffondendo nei bandi di concorso, nelle università e negli uffici tecnici il concetto di design universale cioè la progettazione inclusiva e/o per tutti. L'integrazione di alcuni parametri come la sicurezza, l'accoglienza e l'orientamento in fase di progetto rappresentano la sfida futura.

Si ritiene indispensabile affrontare l'accessibilità degli edifici e la percorribilità degli spazi pubblici partendo dai bisogni della popolazione più vulnerabile ed in particolare dai disabili, dagli anziani e dai bambini che sono i soggetti più condizionati nella propria mobilità.

⁵ Nel 1980 13,1%; nel 2005 19,5%.

PARTE I. Cos'è il Peba di Mestre

Il piano d'eliminazione delle barriere architettoniche definito dalla legge n.41/86 e n.104/92 è il principale strumento per il controllo e la programmazione degli interventi e.b.a.. Le sue funzioni sono le seguenti:

1	Diagnosi dell'esistente <i>Individua le aree e edifici oggetto d'interesse e censisce le barriere negli edifici e negli spazi pubblici considerati.</i>
2	Inserimento nella programmazione dei lavori pubblici <i>Definisce l'elenco degli interventi, le priorità e la stima economica.</i>
3	Predisposizione dei progetti preliminari <i>Fornisce indicazioni per definire le priorità e per istruire gli interventi e.b.a.</i>
4	Individuazione di strumenti per l'aggiornamento <i>Fornisce un supporto cartografico informativo e uno schedario con immagini, per agevolare l'attuazione ed il monitoraggio del piano.</i>

1. CARATTERISTICHE STRATEGIE E DESTINATARI

1.1. Le ragioni del piano

Le iniziative avviate in materia di eliminazione delle barriere architettoniche nella città di Mestre in questi ultimi dieci anni sono numerose e tangibili tuttavia si pone la necessità di un nuovo piano che integri e rifletta i cambiamenti culturali intercorsi e le esigenze attuali prendendo in considerazione i seguenti fattori locali:

- L'evoluzione e l'arricchimento della normativa regionale nel Veneto¹.
- La richiesta di un miglioramento della mobilità urbana per le persone con problematiche sensoriali e cognitive tramite azioni che garantiscano maggiore sicurezza e leggibilità dello spazio.
- L'integrazione del PEBA con le politiche sociali, urbane e alla mobilità². In

¹ L.R. 12 luglio 2007, n.16 (finanzia i PEBA e gli interventi EBA - almeno 10% oneri derivanti da concessioni edilizie).

² Sono in fase di definizione il PAT ed il Piano Urbano della Mobilità.

pochi anni, le strategie e le politiche alla mobilità sono mutate notevolmente; il ruolo dell'automobile in città è rimesso in discussione; i mezzi di spostamento alternativi (bicicletta, trasporti pubblici e pedonalità) stanno riacquistando un peso rilevante; la costruzione del tram e del Sfmr a Mestre stanno generando un cambiamento nel sistema dei trasporti. Il PEBA diventa quindi l'occasione per ripensare e valorizzare gli spostamenti pedonali³.

- Le richieste di qualità urbana; l'aumento notevole degli anziani in alcuni quartieri mestrini pone nuove esigenze di sicurezza, comfort e servizi.
- La volontà di costruire una città inclusiva -una città per tutti- promuovendo l'integrazione sociale e la qualità di vita⁴.

1.2. Le caratteristiche

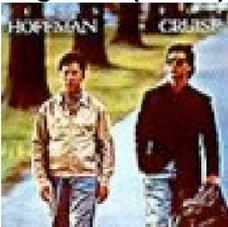
- E' un piano partecipato che prende in considerazione le esigenze di chi usa la città e di chi l'amministra.
- E' il piano territoriale della mobilità pedonale; svolge un ruolo strategico come strumento per migliorare l'accessibilità degli spazi pubblici e del patrimonio immobiliare comunale, l'integrazione sociale, la sicurezza, la qualità di vita e la mobilità pedonale.
- E' un piano che permette di conoscere il grado d'accessibilità e fruibilità del patrimonio comunale.
- Fornisce alle municipalità degli strumenti comuni d'analisi, rilevazione e monitoraggio. Programma gli interventi e i relativi importi di spesa per rimuovere le barriere. E' uno strumento di monitoraggio che consente l'attuazione degli interventi secondo priorità prestabilite. La sua articolazione semplice e flessibile consente di rispondere alle situazioni d'emergenza adattandosi alle politiche ed esigenze future.

1.3. I destinatari

Utenti	Problematiche connesse
<p>Bambini</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - spostarsi su lunghe distanze senza potersi riposare; - superare delle pendenze importanti; - stare in piedi per molto tempo; - raggiungere determinata altezza; - spostarsi in sicurezza; - percepire la velocità di un veicolo; - leggere o capire delle informazioni complesse; - vedere e leggere scritte collocate troppo in alto.

³ In questo scenario il pedone diventa il principale difensore della vivibilità degli spazi pubblici.

⁴ E' l'obiettivo proposto dal Piano Strategico di Venezia e attuato dall'ufficio Informahandicap.

<p>Anziani</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - difficoltà motorie; - riduzione delle capacità visive e di memorizzazione; - minori adattamenti alle variazioni climatiche; - spostarsi in sicurezza; - difficoltà d'uso dei sistemi tecnologici; - orientarsi negli spazi ampi.
<p>Disabili in carrozzina</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - spostarsi su una pavimentazione scivolosa, sconnessa; - superare degli ostacoli, dei dislivelli (pendenza, scalini) e dei passaggi stretti; - raggiungere determina altezza; - prendere, utilizzare degli oggetti ed attrezzature; - vedere e leggere scritte collocate troppo in alto; - spostarsi in sicurezza;
<p>Disabili temporanei</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - spostarsi su pavimenti degradati (buchi, sconnessioni...) o pieni d'ostacoli; - spostarsi su lunghe distanze senza potersi sedere; - spostarsi velocemente; - spostarsi in sicurezza; - superare senza appoggi gli scalini e le forti pendenze ed i passaggi stretti; - stare in piedi molto tempo. - attraversare senza un appoggio all'arrivo ed alla partenza; - scendere dagli autobus senza trovare un supporto;
<p>Persone con deficit visivo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - reperirsi nello spazio; - orientarsi; - spostarsi in sicurezza; - leggere gli spazi e la segnaletica;
<p>Persone con deficit uditivo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - spostarsi in sicurezza; - trovare delle informazioni accessibili per orientarsi; - comunicare con gli altri.
<p>Persone con problemi cognitivi (down)⁵</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - capire la segnaletica; - memorizzare un itinerario; - spostarsi in sicurezza; - orientarsi nello spazio.

⁵ Vd. allegato 1 "Alcune linee guida per migliorare la vivibilità della città per le persone autistiche".

Persone con problemi cardio-respiratori



- spostarsi su lunghe distanze senza potersi riposare;
- superare delle pendenze importanti senza potersi riposare;
- spostarsi in sicurezza;
- stare in piede per molto tempo.

Persone con passeggino o carrozzina



- spostarsi su una pavimentazione scivolosa, sconnessa;
- superare degli ostacoli e dislivelli (pendenza, scalini).
- superare dei passaggi stretti;
- spostarsi su lunghe distanze senza potersi riposare;
- stare in piedi per molto tempo;
- spostarsi in sicurezza;

Donne in gravidanza



- spostarsi su lunghe distanze senza potersi riposare;
- superare delle pendenze importanti;
- stare in piedi per molto tempo;
- raggiungere determina altezza;
- spostarsi in sicurezza;
- superare senza appoggi degli scalini e forti pendenze.

Obesi



- spostarsi su lunghe distanze senza potersi riposare;
- superare delle pendenze importanti senza potersi riposare;
- superare dei passaggi stretti.

Si rilevano tre classi di bisogni comuni all'utenza vulnerabile:

- la sicurezza;
- il confort;
- l'informazione.

2. APPROCCIO METODOLOGICO

L'approccio metodologico del PEBA è basato sulla concertazione fra progettisti, direzioni comunali, municipalità, portatori d'interesse e singoli cittadini.

Le principali caratteristiche che hanno contraddistinto il percorso progettuale:

- diversità ed integrazione delle azioni;
- interdisciplinarietà;
- percorso partecipativo e concertato sostenuto da un brand comunicativo;
- uso di strumenti informatici capaci di migliorare la gestione, il monitoraggio ed il coordinamento dei successivi interventi;
- rappresentazione comunicativa del piano.

2.1. Gli obiettivi

La figura seguente illustra in modo sintetico gli obiettivi del PEBA di Mestre.

Fig. 1- Diagramma degli obiettivi del PEBA



2.2. Le azioni

Azione 1. Conoscenza e partecipazione

La forma del piano, il sistema di priorità degli interventi e le strategie da adottare si basano su alcune procedure d'indagine che prendono in considerazione:

- l'analisi del contesto, delle politiche, dei piani e dei programmi;
- l'osservazione partecipante sul terreno;
- l'analisi dei bisogni e delle attese della cittadinanza.

Il percorso partecipato, inteso come il coinvolgimento degli attori, è la procedura per raccogliere le informazioni necessarie all'elaborazione del piano e per definire alcune azioni strategiche tra cui:

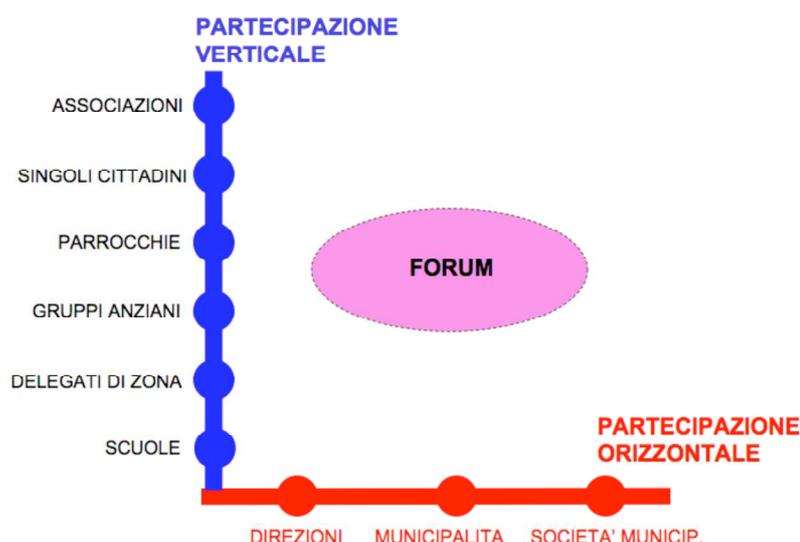
- capitalizzare, mutualizzare le conoscenze e dare l'avvio ad una messa in rete dei soggetti che agiscono sul territorio;
- definire le priorità d'intervento;
- favorire l'approccio trasversale e integrato;
- costruire un piano-programma condiviso.

Il percorso partecipativo ha considerato due diversi livelli⁶:

- verticale;
- orizzontale.

Si è cercato di attingere a tutti i tipi di conoscenze: politica, tecnica e degli usi ed esigenze degli abitanti lavorando sia a scala metropolitana che a scala di quartiere. Tradizionalmente, i processi partecipativi sono di natura verticale vale a dire topdown o bottom up⁷; mentre in questo caso era necessario integrare la partecipazione di natura “orizzontale” data la complessità di governo della città e della pluralità degli attori⁸.

Fig. 2 - Struttura del percorso partecipativo



Gli strumenti usati sono stati diversi in modo tale da raggiungere più soggetti possibili: interviste, questionari, focus, forum e sopralluoghi partecipati. Sono state in tal modo coinvolte oltre 200 persone.

Gli stakeholders direttamente interessati sono stati attivati già nella fase di diagnosi e di selezione delle priorità così da favorire una migliore efficacia ed attuazione del piano.

⁶ Vd. l'elenco dei soggetti coinvolti nell'allegato n.2 . Riguardo alla cittadinanza il processo partecipativo ha privilegiato l'ascolto di alcune categorie direttamente interessate all'eliminazione delle barriere architettoniche (disabili e anziani). Tramite i questionari spot sono state poi ascoltate altre tipologie di cittadini (vd. allegato n.3. "questionario tipo"). Per convalidare specifiche priorità occorre giungere a delle priorità condivise; si è quindi prestata attenzione a mettere in relazione attori con esigenze diverse durante i forum.

⁷ Topdown è un approccio istituzionalizzato cosiddetto “calato dall’alto” che si contrappone all’approccio “bottom up”, un processo che nasce spontaneamente dai comitati e associazioni di quartiere.

⁸ Era previsto il coinvolgimento delle municipalità, delle direzioni e delle aziende municipalizzate.

- Questionari spot⁹

Fig. 3 - Alcuni soggetti coinvolti nei questionari spot



L'intervista spot mira a raccogliere informazioni per valutare il grado di criticità del quartiere (la sicurezza, la percorribilità) e conoscere i percorsi compiuti a piedi. Questo strumento è stato usato sia durante la fase di ricognizione del territorio che durante lo svolgimento dei rilievi.

Sono stati svolti 70 questionari spot presso un'utenza variegata che ha tuttavia favorito l'ascolto di specifiche categorie d'abitanti come i genitori con passeggini, le persone anziane, i disabili ed i giovani. Le interviste sono state condotte in

⁹ Vd. allegato n. 3.

diversi quartieri delle municipalità nei luoghi più frequentati (aree verdi, uscite dai negozi e scuole).

- Interviste presso portatori di interesse socio-sanitari¹⁰

Fig. 4 - Soggetti coinvolti nelle interviste



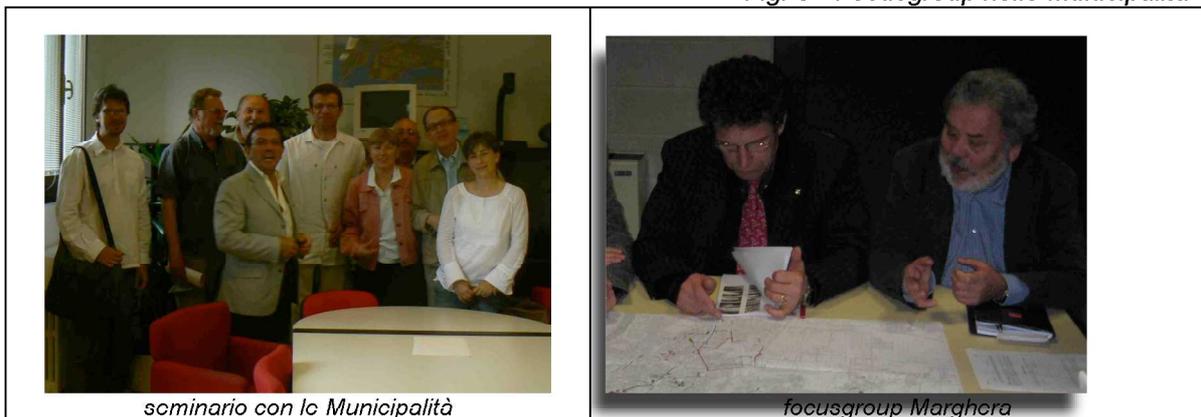
¹⁰ Vd. allegato n.4 "lista associazioni socio-sanitarie e gruppi anziani coinvolti".



Le interviste semi-direttive erano rivolte soprattutto ai rappresentanti delle cooperative, associazioni socio-sanitarie ed ad alcuni testimoni privilegiati così da avere una lettura complessiva dei problemi d'accessibilità in città.

- Focus-group e seminari tecnici

Fig. 5 - Focusgroup nelle Municipalità



Oltre l'organizzazione d'un seminario iniziale rivolto ai referenti tecnici delle direzioni e municipalità é stato proposto ai tecnici un ulteriore seminario per elaborare la lista definitiva dei rilievi di dettaglio.

In ciascuna municipalità sono stati svolti degli incontri con i referenti alle politiche sociali ed i servizi tecnici¹¹. Durante tali incontri veniva elaborata una mappa con le indicazioni delle problematiche, delle barriere e delle priorità in materia di spazi pubblici. La mappa è stata poi completata ed integrata nei forum con la cittadinanza¹².

Le mappe elaborate durante il processo partecipativo sono state riportate in un grafico definito "mappa partecipata delle problematiche" che ha dato origine al

¹¹ Le municipalità di Marghera e Favaro hanno fornito una base di partenza importante in quanto avevano già predisposto molti rilievi nelle aree centrali della municipalità. Le indicazioni e percorsi segnalati sono stati integrati nel PEBA.

¹² I forum sono stati organizzati fra febbraio e maggio 2008. Vd. Allegato n. 5 "verbale dei forum".

“Pediplan” cioè il piano della mobilità pedonale per tutti. Gli altri dati sono stati utilizzati per stilare un elenco delle problematiche prioritarie e definire alcune linee guida.

- Forum Municipalità¹³

Fig. 6 - Forum con le Municipalità



I forum organizzati nelle municipalità con la cittadinanza hanno registrato la partecipazione di 131 persone.

Azione 2. Rilievo, informatizzazione e rappresentazione

Sono state rilevate 498 unità fra edifici di proprietà comunale e spazi urbani (vie, piazze, aree verdi) con la compilazione d'apposite schede tecniche di sintesi¹⁴, successivamente, il rilievo di dettaglio, finalizzato alla programmazione degli interventi e.b.a. ha riguardato 66 unità fra edifici e vie .

Il rilievo degli ostacoli considera ugualmente le tre tipologie di disabilità: fisica-motoria, sensoriale, cognitiva.

La selezione delle unità da rilevare è stata eseguita in modo condiviso. La schedatura é riportata in un interfaccia grafico digitale facilmente consultabile e aggiornabile. Le tavole grafiche del piano forniscono un'analisi micro e

¹³ I forum erano organizzati fra le h18 e le h20 per consentire una maggiore partecipazione. Dopo ogni forum veniva redatto un verbale.

¹⁴ Vd. Allegato 6. Scheda di rilievo di sintesi e dettaglio.

macroterritoriale delle barriere presenti e individuano i percorsi e le priorità d'intervento sulla base dei bisogni della cittadinanza e delle strategie di sviluppo per Mestre.

Azione 3 Comunicazione **MESTRE SUPERASESTESSA**

La campagna di sensibilizzazione ha usato modalità diverse di diffusione in modo da informare il maggior numero di cittadini e promuovere la partecipazione.

Le azioni svolte sono state le seguenti:

- definizione del brand "Mestre supera se stessa".
- svolgimento di tre seminari pubblici;
- definizione di pagine web e indirizzo e-mail sul sito [informahandicap](http://informahandicap.it);
- contatti con la stampa;
- stampa e diffusione di cartoline.

Lo slogan "Mestre supera se stessa" intende realizzare un *brand*, una marca memorizzabile che possa comunicare informazioni e sia trasferibile ad altre iniziative. "Mestre supera se stessa" è un gioco di parole che esprime il concetto di superabilità, l'oltrepassare i limiti costituiti dalle barriere fisiche ma anche culturali; uno slogan che manifesta l'impegno dell'amministrazione comunale in materia d'abbattimento delle barriere architettoniche: "*Mestre ce la sta mettendo tutta!*".¹⁵

2.3. La governance e l'adozione

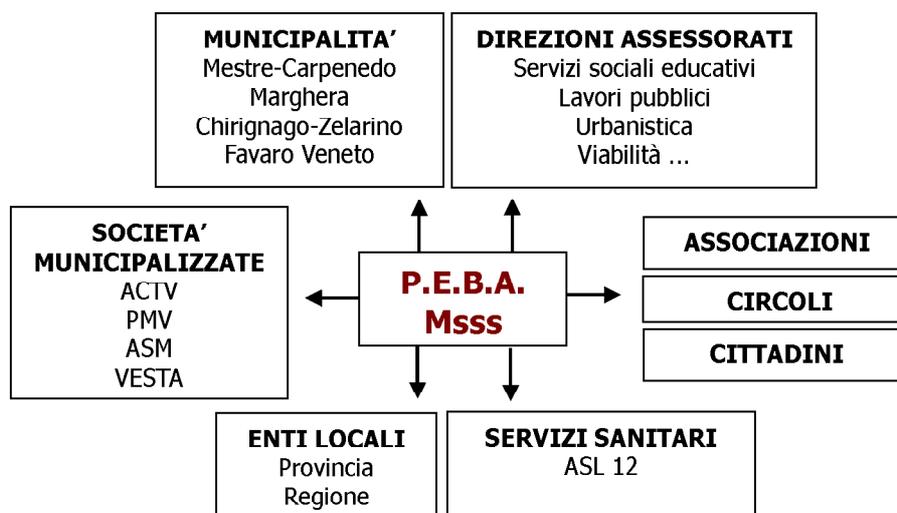
Il PEBA fa capo all'ufficio EBA che coordina gli interventi e fornisce informazioni ai cittadini. Il seguente diagramma evidenzia la trasversalità del tema e la molteplicità dei soggetti direttamente e/o indirettamente coinvolti.

L'ufficio Eba coordina gli attori che contribuiscono a modificare lo spazio pubblico con le loro azioni ed interventi.

Gli attori da mobilitare possono essere classificati in diverse categorie. La natura del partenariato varia rispetto agli obiettivi di ciascun soggetto. Il tema dell'accessibilità e della qualità urbana può diventare il filo conduttore sia in materia di lavori pubblici che di mobilità e politiche urbane e sociali.

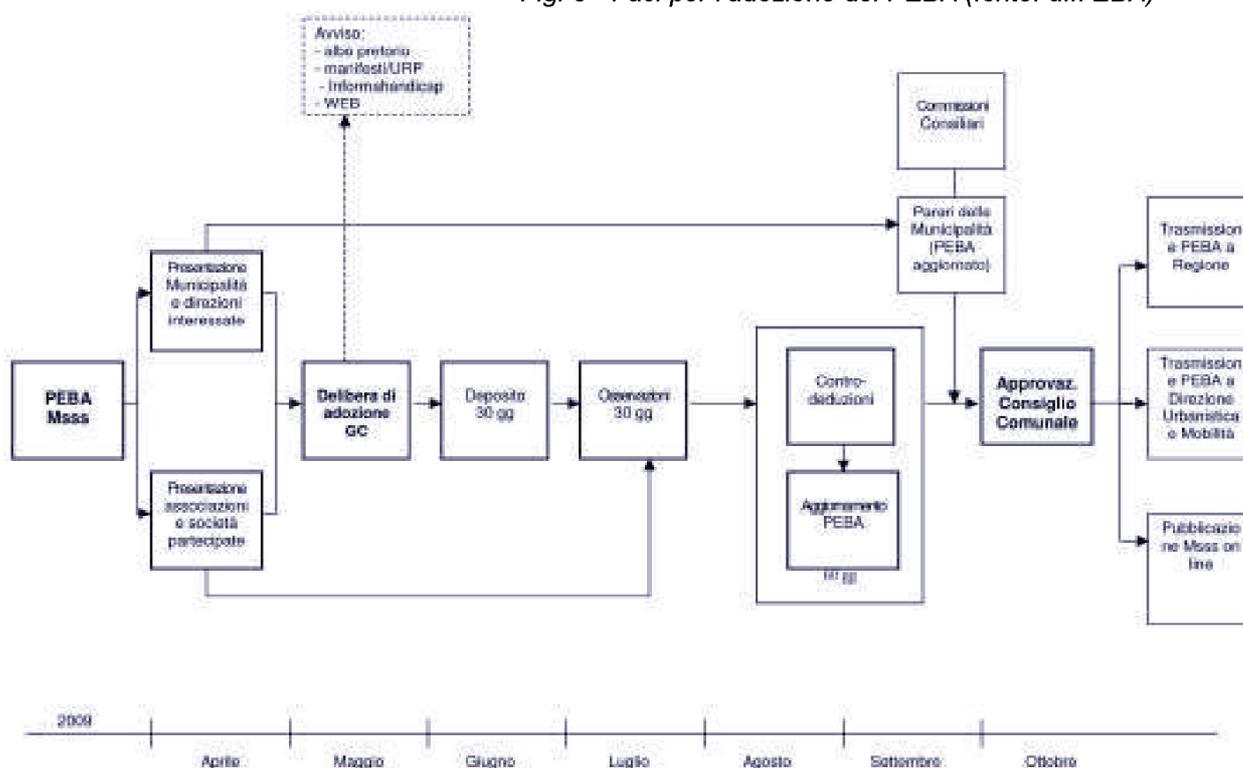
¹⁵ La comunicazione è stata svolta grazie alla collaborazione dell'ufficio [Informahandicap](http://informahandicap.it).

Fig. 7 - Governance e coinvolgimento attori



Le procedure d'adozione del PEBA di Mestre sono analoghe a quelle già utilizzate per l'adozione del PEBA di Venezia centro storico; il diagramma sottostante illustra le diverse fasi.

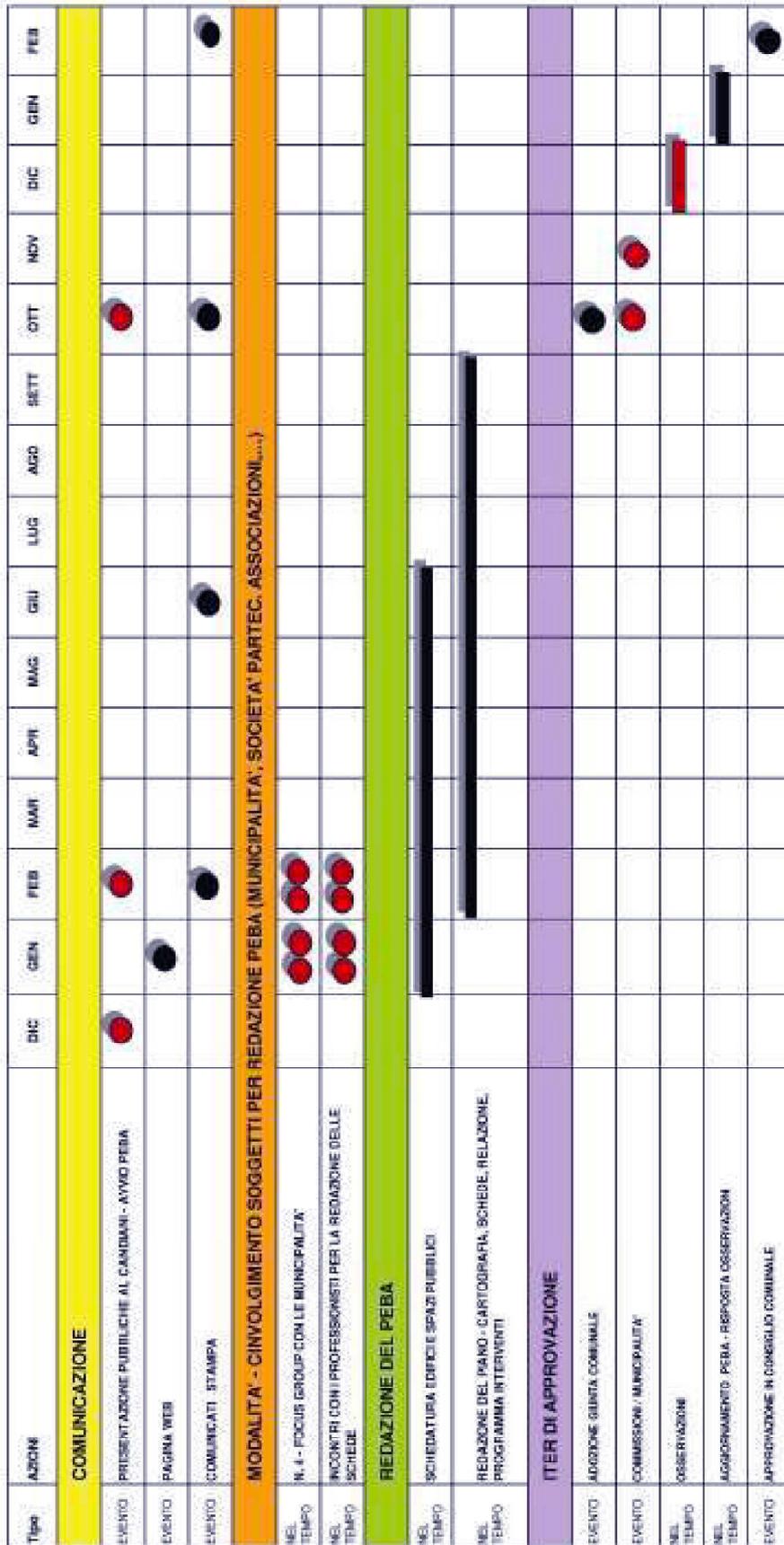
Fig. 8 - Fasi per l'adozione del PEBA (fonte: uff. EBA)



2.4. Il cronoprogramma

Il PEBA è stato redatto nell'arco di 11 mesi; avviato nel mese di Novembre 2007 è stato consegnato nell'ottobre 2008. Il periodo indicato non include le fasi amministrative per l'adozione del Piano.

Fig. 9 - Diagramma GANTT dell'elaborazione del PEBA (fonte: uff. EBA)



3. IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO¹⁶

3.1. Le competenze, le risorse finanziarie e l'attuazione

Il PEBA è lo strumento di programmazione degli interventi EBA. La politica di intervento, riferita all'eliminazione delle barriere architettoniche, trova copertura finanziaria nell'accantonamento di una percentuale del contributo di costruzione (oneri di urbanizzazione più costo di costruzione, come indicato nell'art. 16 del D.P.R. 380/2001 derivante dall'attività edilizia nel territorio comunale), in attuazione dell'art. 9 della L.R. 16/2007. La tabella 10 evidenzia l'accantonamento finanziario per opere di eliminazione delle barriere architettoniche inserito nei Bilanci Comunali negli ultimi 6 anni 2004-2009.

La politica di intervento nel settore dell'accessibilità e della mobilità delle persone disabili ha caratterizzazioni diverse: le opere pubbliche rappresentano la fetta più consistente (pari a circa il 70%), ma ad esse si affiancano altre tipologie di intervento rivolte alle politiche di servizio (ad esempio al trasporto), alla comunicazione, alla formazione.

Tab. 10 – Risorse disponibili EBA - 2004 - 2009

ANNO	Importo a Bilancio	Opere Pubbliche	Servizi in generale
2004	€ 1.491.750,00	€ 1.422.205,77	€ 69.544,23
2005	€ 2.300.000,00	€ 1.622.500,00	€ 677.500,00
2006	€ 2.030.000,00	€ 1.470.000,00	€ 560.000,00
2007	€ 1.740.000,00	€ 1.320.000,00	€ 420.000,00
2008	€ 2.800.000,00	€ 1.970.000,00	€ 830.000,00
2009	€ 2.200.000,00	€ 1.020.000,00	€ 1.180.000,00
media	€ 2.093.625,00	€ 1.470.784,30	€ 622.840,71
%	100,00%	70,25%	29,75%

Il PEBA rappresenta la cornice programmatoria degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche, che vede soggetti competenti diversi nell'articolazione delle fasi di programmazione e attuazione. In sintesi l'**articolazione delle competenze** è la seguente:

- La Direzione PEL, attraverso l'Ufficio EBA, redige il PEBA e lo porta in approvazione. Essa, sulla base delle indicazioni del PEBA e dei fabbisogni indicati dalle Municipalità e dagli altri soggetti preposti all'attuazione degli interventi, propone, in occasione del Bilancio e della programmazione delle opere pubbliche (Programma triennale ed Elenco annuale, facenti parte del Bilancio), l'articolazione delle risorse finanziarie disponibili. Inoltre l'ufficio EBA contribuisce all'attuazione del PEBA avviando interventi aventi carattere

¹⁶ Questo capitolo è stato predisposto con la collaborazione dell'ufficio Eba.

di sperimentazione ed approfondisce gli aspetti operativi secondo una visione univoca e coordinata per i diversi ambiti territoriali del Comune; definisce e propone soluzioni progettuali tipologiche univoche o eventuali soluzioni alternative di accessibilità; verifica i progetti proposti dagli altri soggetti attuatori rilasciando i pareri di competenza da allegare all'atto dell'approvazione; organizza momenti di formazione e di aggiornamento dei soggetti coinvolti nell'attuazione di Opere Pubbliche (altre Direzioni, Aree tecniche delle Municipalità, Società partecipate, ecc.), relativamente alle problematiche specifiche EBA. E' opportuno ricordare, in questa sede, che le deliberazioni di opere pubbliche devono essere accompagnate dalla valutazione del consigliere coadiutore del Sindaco per le tematiche relative all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità ai sensi dei commi 8 e 9 dell'art.12 dello Statuto del Comune (vedi disposizione sindacale n° 2205/197890 del 20.05.2005). Il coadiutore, per l'istruttoria tecnica dei progetti, si affianca all'Ufficio EBA;

- le Municipalità e le società partecipate (come PMV, ASM, VERITAS, INSULA, etc.) attuano il PEBA utilizzando le risorse finanziarie messe a disposizione all'interno del quadro programmatico definito a livello di Bilancio.

Dalla serie storica degli stanziamenti negli anni 2004-2009 le **risorse finanziarie** disponibili per l'**attuazione del PEBA** si aggirano su una cifra di circa € 2.100.000 / anno (vedi Tab.11). In tale cifra sono compresi gli interventi attuativi del PEBA di Venezia insulare (approvato nel 2004) e di Mestre terraferma, oggetto di aggiornamento.

Di questa cifra una somma pari a circa € 928.000 / anno è stata destinata agli interventi attuativi del PEBA di Mestre.

Tali cifre dipendono, comunque, dalle entrate comunali derivanti dai contributi di costruzione e variano di anno in anno; inoltre possono emergere priorità attuative, nelle diverse realtà territoriali, di cui l'Amministrazione prende atto.

Tab.11 – Articolazione territoriale tra Venezia C.S. e Mestre delle risorse EBA 2004 - 2009

ANNO	Importo a Bilancio	Opere Pubbliche	Venezia	Mestre	Servizi in generale (1)
2004	€ 1.491.750,00	€ 1.422.205,77	€ 694.605,77	€ 727.600,00	€ 69.544,23
2005	€ 2.300.000,00	€ 1.622.500,00	€ 992.500,00	€ 630.000,00	€ 677.500,00
2006	€ 2.030.000,00	€ 1.470.000,00	€ 800.000,00	€ 670.000,00	€ 560.000,00
2007	€ 1.740.000,00	€ 1.320.000,00	€ 200.000,00	€ 1.120.000,00	€ 420.000,00
2008	€ 2.800.000,00	€ 1.970.000,00	€ 370.000,00	€ 1.600.000,00	€ 830.000,00
2009	€ 2.200.000,00	€ 1.020.000,00	€ 200.000,00	€ 820.000,00	€ 1.180.000,00
	€ 2.093.625,00	€ 1.470.784,30	€ 542.850,96	€ 927.933,33	€ 622.840,71
%	100,00%	70,25%	36,91%	63,09%	29,75%

(1) Risorse assegnate ai servizi di trasporto dedicato ed interventi speciali: consulenze, eventi -Venice Marathon, Biennale, etc. Per il 2009 l'eccedenza delle risorse a disposizione per "Servizi in generale", pari a circa 500.000 €, sarà ripartita tra Mestre e Venezia per Opere Pubbliche EBA, in occasione del riassetto di Bilancio 2009.

Il PEBA individua gli interventi prioritari, che sono oggetto di schedatura di dettaglio, comprendente anche la stima economica degli stessi: essi sono 66 interventi, di cui 29 sono riferiti ad edifici e aree verdi, 37 a strade (Tab. 12.A - 12.B). Tali interventi dovranno trovare attuazione, secondo le criticità illustrate nei capitoli precedenti, attraverso gli strumenti di Programmazione Comunale delle Opere Pubbliche.

Tab. 12.A – Individuazione degli interventi prioritari per Municipalità - 2008

Municipalità	EDIFICI	VIE	tot. schede
Favaro Veneto	11	2	13
Zelarino Chirignago	5	9	14
Marghera	6	9	15
Mestre Carpenedo	3+4	17	24
somma	29	37	66

Tab. 12.B – Stima economica degli interventi prioritari per Municipalità - 2008

Municipalità	EDIFICI	VIE	tot. euro
Favaro Veneto	348.842	66.150	414.992
Zelarino Chirignago	244.896	363.820	608.716
Marghera	232.566	338.870	571.436
Mestre Carpenedo	256.968	554.340	811.308
somma	1.083.272	1.323.180	2.406.452

La stima complessiva delle risorse necessarie per l'attuazione degli interventi prioritari ammonta a € 2.406.452 (Tab. 12.B). In considerazione della disponibilità finanziaria (pari a circa 750.000 €/anno) e stante l'assegnazione annuale¹⁷ di parte delle risorse EBA alla riqualificazione dei percorsi pedonali contigui al tracciato del tram, l'attuazione del PEBA Msss, relativamente alle priorità individuate di cui alle schede di dettaglio, può essere programmata in un tempo di circa 3/4 anni.

La valutazione, invece, sull'attuazione del PEBA Msss, riferita alla rilevazione più ampia di cui alle schede di sintesi (per un importo di circa € 15.500.000), comporta un periodo più lungo: la completa attuazione del piano, ferma restando la quota di finanziamento derivante dalla L.R.16/2007 (si prevede un incremento delle risorse pari al 5% ogni due anni), comporta un tempo di circa 17 anni. E' da sottolineare come, in questo caso, si porrebbe la necessità di aggiornare il piano stesso dopo 10 anni dalla sua approvazione (presumibilmente nel 2018/2019,

¹⁷ Fino alla completa realizzazione del tram di Mestre, prevista per il 2011, vengono dirottati su interventi relativi ad aree urbane contigue al tracciato del tram risorse finanziarie, derivanti dall'applicazione della L.R. 16/2007, pari a circa € 500.000/ anno (interventi affidati a PMV).

con il PEBA attuato per una percentuale pari a circa il 54% - cfr. Tabb.13 e 14).

Tab. 13 – Calcolo fabbisogno finanziario per l'attuazione PEBA Msss sulla base della rilevazione di sintesi e dettaglio.

Municipalità	Totale n°	A Schede di sintesi - n°	B Riduz. priorità	C Schede dettaglio Priorità - n°	D B-C	E % C/D	F Fabbisogno priorità - €	G Fabbisogno € (n1)	H (F+G) Tot. fabbisogno - €
Favaro Veneto									
Edifici e parchi	55	33		11			348.842,00		
Vie	\	47		2			66.150,00		
		80		13			414.992,00		
Marghera									
Edifici e parchi	66	29		6			232.566,00		
Vie	\	90		9			338.870,00		
		119		15			571.436,00		
Mestre Carpenedo									
Edifici e parchi	125	47		7			256.968,00		
Vie	\	145		17			554.340,00		
		192		24			811.308,00		
Chirignago Zelarino									
Edifici e parchi	64	32		5			244.896,00		
Vie	\	75		9			363.820,00		
		107		14			608.716,00		
Totale 4 Municipalità									
Edifici e parchi	310	141	111	29	82	26	1.083.272,00	3.063.044,97	4.146.316,97
Vie	1560	357	322	37	285	11	1.323.180,00	10.192.062,16	11.515.242,16
	1870	498	433	66	367	15	2.406.452,00	13.255.107,13	15.661.559,13
	(n0)	(n0)	(n1)				(n2)	(n3)	

(n0) - Gli edifici schedati rappresentano circa il 45% degli edifici comunali, le vie schedate circa il 23%; complessivamente il rilievo interessa il 27% del patrimonio comunale.

(n1) - Il fabbisogno è calcolato sul numero delle schede di sintesi, assumendo come parametri le stime riferite alle schede di dettaglio. Vengono considerate le schede di sintesi con interventi prioritari (codice giallo e rosso).

(n2) - Fabbisogno complessivo per attuare gli interventi prioritari oggetto della schedatura di dettaglio individuati attraverso il processo partecipativo delle Municipalità: pari al 15% circa del fabbisogno complessivo di intervento (26% per gli edifici e le aree verdi, 11% per le vie).

(n3) - Fabbisogno complessivo per attuare gli interventi EBA oggetto della schedatura di sintesi (aventi codice giallo e rosso), pari all'85% circa del fabbisogno complessivo stimato, a fronte di un 15% relativo alla schedatura di dettaglio.

L'attuazione del PEBA, comunque, può avvenire anche con risorse finanziarie non strettamente riferite all'applicazione della legge regionale in materia; in questo caso non è possibile definire ora le eventuali risorse disponibili, in quanto dipendenti da altre finalità e l'eventuale intervento EBA, già oggetto di schedatura (di dettaglio e/o di sintesi), sarà conseguente ad un intervento di altra natura inserito a bilancio.

TAB.14 - Attuazione priorità individuate dal PEBA

Anno		Finanziamento (n1)	Interv. PEBA		A+B		% attuaz.
			Interv. tram A	B			
1	2009	750.000,00	500.000,00	250.000,00	750.000,00		
2	2010	750.000,00	500.000,00	250.000,00	750.000,00		
3	2011	787.500,00	500.000,00	287.500,00	787.500,00	2.287.500,00	15
4	2012	787.500,00		787.500,00	787.500,00		
5	2013	826.875,00		826.875,00	826.875,00		
6	2014	826.875,00		826.875,00	826.875,00		
7	2015	868.218,75		868.218,75	868.218,75		
8	2016	868.218,75		868.218,75	868.218,75		
9	2017	911.629,69		911.629,69	911.629,69		
10	2018	911.629,69		911.629,69	911.629,69		
(n2)	10 anni	8.288.446,88			8.288.446,88		54
11(n2)	2019	957.211,17		957.211,17			
12	2020	957.211,17		957.211,17			
13	2021	1.005.071,73		1.005.071,73			
14	2022	1.005.071,73		1.005.071,73			
15	2023	1.055.325,32		1.055.325,32			
16	2024	1.055.325,32		1.055.325,32			
17	2025	1.108.091,59		1.108.091,59			
		7.143.308,03		7.143.308,03	7.143.308,03		46
					15.431.754,90		100
		15.431.754,90					
Stima derivante dalla schedatura del PEBA (Tab.13)					15.661.559,13		

(n1)

Si considera un investimento per interventi EBA a Mestre pari a € 750,000/anno; si considera parità di investimento nelle due aree territoriali (Venezia e Mestre) (v.tab.11).

Si considera un incremento delle entrate ex DPR 380/2001 pari al 5% ogni 2 anni.

(n2)

Si ritiene necessario l'aggiornamento del PEBA Msss dopo 10 anni dalla sua approvazione.

3.2. Le procedure per l'aggiornamento generale

Il PEBA, come piano programmatico, è anche un piano "in progress", in quanto necessita di monitoraggio ed aggiornamento rispetto agli interventi eseguiti e rispetto all'evoluzione culturale e normativa in materia d'accessibilità.

Sulla base delle considerazioni svolte nel paragrafo precedente, si elencano di seguito le azioni da compiere annualmente per implementare il PEBA e articolarlo nelle successive fasi di programmazione attuativa e realizzazione degli interventi, da parte dei due soggetti principali coinvolti (ufficio EBA della Direzione PEL e Municipalità):

1. accogliere nuove esigenze e priorità sociali e politiche sulle problematiche dell'accessibilità e mobilità delle persone disabili;
2. completare e aggiornare la schedatura del rilievo di sintesi (schede di sintesi e di dettaglio di interventi non indicati nel PEBA approvato);
3. integrare l'aggiornamento nel SIT comunale, intervenendo nel Gis PEBA;
4. inserire gli interventi attuativi del PEBA nel Bilancio comunale, a livello di Elenco annuale e Programma triennale delle opere pubbliche.

In particolare si propone che l'implementazione del PEBA, nelle fasi successive alla sua approvazione, avvenga secondo l'articolazione dei soggetti e delle competenze indicate nella tabella successiva.

Il PEBA, inoltre, come contenitore delle problematiche generali sui temi dell'accessibilità e mobilità delle persone disabili, necessita di un aggiornamento costante sulle politiche messe in atto. Tali politiche andranno aggiornate sulla base delle priorità avanzate dai diversi portatori di interessi (associazioni, cittadini, istituzioni, etc.) e soggetti coinvolti (Municipalità, Società partecipate, etc.). L'Ufficio EBA si farà carico, annualmente, di un momento di verifica pubblico sullo stato di attuazione delle politiche individuate e sulla definizione di nuove strategie di intervento.

Fig. 15 – Modalità di aggiornamento annuo del PEBA

RUOLO DELLA MUNICIPALITÀ'	RUOLO DELL'UFFICIO EBA
Aggiornamento del PEBA	
Comunica all'ufficio EBA gli interventi eseguiti del piano.	Interviene aggiornando i colori dell'accessibilità del PEBA (GIS).
Implementazione e attuazione PEBA	
In occasione dello schema di Programma triennale ed Elenco annuale (settembre anno corrente) propone gli interventi attuativi del PEBA da inserire a Bilancio.	Definisce, sulla base delle richieste (schede di sintesi e di dettaglio trasmesse dalle Municipalità) e sulla base delle previsioni di entrata, una proposta di suddivisione delle risorse da inserire a Bilancio.

Utilizza le schede di sintesi e predisporre la scheda di dettaglio (se non comprese nel PEBA).	Verifica le schede di sintesi e di dettaglio.
Se la scheda di sintesi è assente, predisporre la nuova scheda di sintesi (per gli interventi da inserire nel triennale) e la scheda di dettaglio per gli interventi da inserire nell'Elenco.	
Predisporre i progetti preliminari sulla base delle schede di dettaglio, relativamente agli interventi inseriti nella proposta di Elenco annuale.	Verifica i progetti preliminari degli interventi inseriti nel programma (raccolge il parere del consigliere delegato da allegare al provvedimento di approvazione).

3.3. Aggiornamento cartografia con software Gis

Il PEBA viene sintetizzato in una cartografia informatizzata che sarà collocata in rete. L'ufficio SIT del Comune sarà coinvolto dall'ufficio EBA della Direzione PEL per integrare annualmente gli aggiornamenti relativi al PEBA, sulla base delle indicazioni delle Municipalità e degli altri soggetti operativi.

Il Gis del PEBA rappresenta la diagnosi del grado di accessibilità degli spazi pubblici¹⁸ (piazze, marciapiedi, parcheggi) tramite l'uso dei colori semaforici (verde, giallo, rosso) e degli edifici comunali individuati. L'aggiornamento consisterà nel modificare il colore dell'unità considerata e riportare i dati sulla scheda collegata allo spazio pubblico in questione. La scelta del Gis è dettata da cinque necessità:

- Rispondere alla normativa regionale¹⁹
- Ottenere dei dati quantitativi e qualitativi sul grado d'accessibilità degli spazi pubblici e degli edifici comunali aperti al pubblico
- Permettere ad altre direzioni (politiche sociali e educative, urbanistiche e mobilità) di incrociare i dati per migliorare la conoscenza e lo studio della città
- Consentire il monitoraggio on-line del piano sul sito web comunale
- Favorire l'abbattimento delle barriere architettoniche e sensoriali negli altri edifici aperti al pubblico. La mappa della pedonalità pubblicata "on line" sul sito web del Comune, avrà un duplice ruolo: dare informazioni sulla percorribilità e l'accessibilità esterna dei servizi più rilevanti (farmacie, chiese, scuole, sedi associazioni, ambulatori, commerci, cinema...) e incoraggiare i gestori degli spazi aperti al pubblico a rimuovere le barriere.

3.4. L'aggiornamento dello schedario di sintesi.

Oltre alla rappresentazione cartografica i rilievi degli edifici e degli spazi pubblici sono consultabili negli schedari suddivisi per Municipalità.

Altri edifici comunali e spazi pubblici non ancora schedati potranno essere inseriti nel PEBA secondo le procedure indicate nel precedente paragrafo.

¹⁸ Tale rappresentazione agevola la programmazione degli interventi senza perdere di vista la visione territoriale d'insieme.

¹⁹ Il bando per la redazione del piano richiedeva l'uso del Gis. Le mappe elaborate con software Arcgis in formato shape sono state tradotte in formato dwg compatibile per CAD.

- *Documenti contenuti nello schedario dei rilievi di sintesi di ciascuna municipalità:*

- la tabella generale degli immobili comunali in terraferma;
- la tabella riassuntiva dei rilievi di sintesi;
- l'elenco degli edifici, delle aree verdi e delle vie rilevate. Ogni unità rilevata riporta un codice identificativo;
- le indicazioni e valutazioni effettuate dalle municipalità;
- le valutazioni in merito all'accessibilità delle aree verdi e ricreative svolte da VERITAS;
- il grado d'accessibilità e di priorità d'intervento relativi ad edifici, vie e spazi verdi rilevati e la tempistica della relativa attuazione degli interventi nelle municipalità;
- i criteri di valutazione utilizzati per assegnare il grado d'accessibilità;
- le schede del rilievo di sintesi.

- *Documenti contenuti nello schedario dei rilievi di dettaglio:*

- l'elenco delle schede di dettaglio ed importi e.b.a.
- il prezzario di riferimento per interventi e.b.a.;
- le schede di dettaglio.

- *Descrizione della scheda di sintesi:*

La scheda evidenzia il grado di accessibilità della struttura attraverso il rilievo delle barriere e indica il livello di priorità²⁰ dell'intervento. Le priorità derivano da coefficienti numerici assegnati secondo livelli e parametri di criticità tra barriera/contesto urbano/ funzione pubblica, ecc., sulla base delle quali l'ufficio EBA e le Municipalità individuano in modo coordinato gli interventi negli anni successivi.

In particolare:

- relativamente alle vie, la criticità è determinata dalla sommatoria dei parametri relativi a:
 - contesto urbano (vie laterali al tracciato del tram, presenza di un edificio prioritario oggetto di intervento, insicurezza della strada come segnalato dagli utenti);
 - la via rientra in un percorso molto frequentato;
 - esistono attività di rilevanza pubblica lungo la via;
 - esiste una richiesta di intervento da parte della Municipalità.
- Relativamente agli edifici la criticità è determinata dalla sommatoria dei parametri relativi a:
 - intervento richiesto dalla Municipalità;
 - intervento richiesto dalle associazioni di categoria;
 - accessibilità rilevata mediante scheda (codice verde, giallo, rosso).

²⁰ Le priorità rispecchiano quelle definite durante i forum; ogni via è classificata in ordine d'importanza.

PARTE II. Analisi e partecipazione

4. STUDIO E INTEGRAZIONE DI PIANI E PROGRAMMI

La fase preliminare è stata di tipo conoscitivo, e ha consentito di definire il contenuto del piano e alcune strategie progettuali. La diagnosi eseguita integra i dati provenienti da fonti diverse:

- i piani comunali e le politiche in corso e previste;
- l'osservazione sul terreno;
- le indicazioni degli abitanti e rappresentanti di associazioni e cooperative socio-sanitarie¹.

Fig. 13 - Piani, progetti, direzioni e municipalizzate interessati dal PEBA



Fig. 14 - Piani e Programmi considerati

Programma/piano considerato	Localizzazione	Avvio lavori	Fine lavori
PUM (Piano Urbano della Mobilità)	Diffuso	In corso	
Tram	Mestre, Favaro, Marghera	In corso	2011
SFMR	Area Ospedale Nuovo e Via Olimpia, Stazione, Carpenedo	In corso e previsto	
Biciplan	Diffuso	In corso	
Servizio trasporto assistito	Diffuso	In corso	
Servizio bus facili	Diffuso	In corso	
Georeferenziazione delle persone disabili iscritte al	Diffuso	In corso	

¹ Per identificare le modalità d'uso degli spazi pubblici e gli itinerari più frequentati, sono state svolte 70 interviste spot presso la cittadinanza e 16 interviste semiguideate presso alcuni portatori di interesse privilegiati.

servizio			
I bambini vanno a scuola da soli - progetto Pedibus	Diffuso (vd. Municipalità)	In corso	
PAT (Piano Assetto del Territorio)	Diffuso	In corso	
Nuove polarità per Mestre	San Giuliano: polo nautico - via Torino; centro di Mestre, Terraglio, Tessera...	In corso e previsto	
Ridisegno dell'area ex-ospedale Umberto I	Centro	previsto	
Area Ospedale dell'Angelo	Zelarino		2008
Master Plan Tessera		Previsto	
AEV Terraglio		In corso	
Area ex-Ospedale Umberto I	Mestre Centro	Previsto	
Cittadella dello Sport in via Olimpia	Mestre Centro	Previsto	
Contratto Quartiere di Via Altobello	Mestre Centro	In corso	2008
Piazzale Candiani	Mestre Centro	Previsto	
Riqualificazione/ progetti urbani	- Quartiere Piave - Santa Maria Battutti - Viale Garibaldi	In corso e previstoi	
Interventi d'arredo e rifacimento marciapiedi	Diffuso	In corso e previsto	
Riqualificazione di Via Ulloa	Area retrostante la stazione in Via Ulloa	previsto	
ERP (+7000 abitanti)	Diffuso	In corso e previsti	
Georeferenziazione delle persone disabili	Diffuso	In corso	
PEBA della terraferma 1999 Mini Peba di Favaro (2008) Mini Peba di Marghera (2008)	Diffuso Favaro Favaro	Ultimato Ultimato Ultimato	

4.1 Le politiche urbane

- Il piano strategico

Lo studio delle politiche urbane in corso e previste ha considerato anzitutto il Piano Strategico di Venezia che indirizza verso la costruzione di una città plurale, solidale e sostenibile; una città per tutti in grado di favorire la partecipazione degli abitanti².

- Il Piano d'assetto territoriale (Pat)

Per selezionare le unità da rilevare e definire le strategie d'intervento ci si è riferiti in un secondo momento ad alcuni principi chiavi enunciati nel PAT. Tra cui:

- l'aumento della qualità urbana nei nuclei storici;
- il rafforzamento del sistema del verde;
- lo sviluppo della mobilità lenta ed i luoghi dedicati alla pedonalità;
- la valorizzazione delle polarità urbane;
- il rafforzamento del sistema delle relazioni fra dimensione sociale e spaziale;
- l'approccio policentrico;
- il coinvolgimento delle Municipalità per favorire un'urbanistica partecipativa.

² "Costruire in un futuro vicino e misurabile una città caratterizzata dall'alta qualità dei suoi aspetti fisici ed ambientali." (estratto dal piano strategico- 2004).

4.2. Le politiche alla mobilità

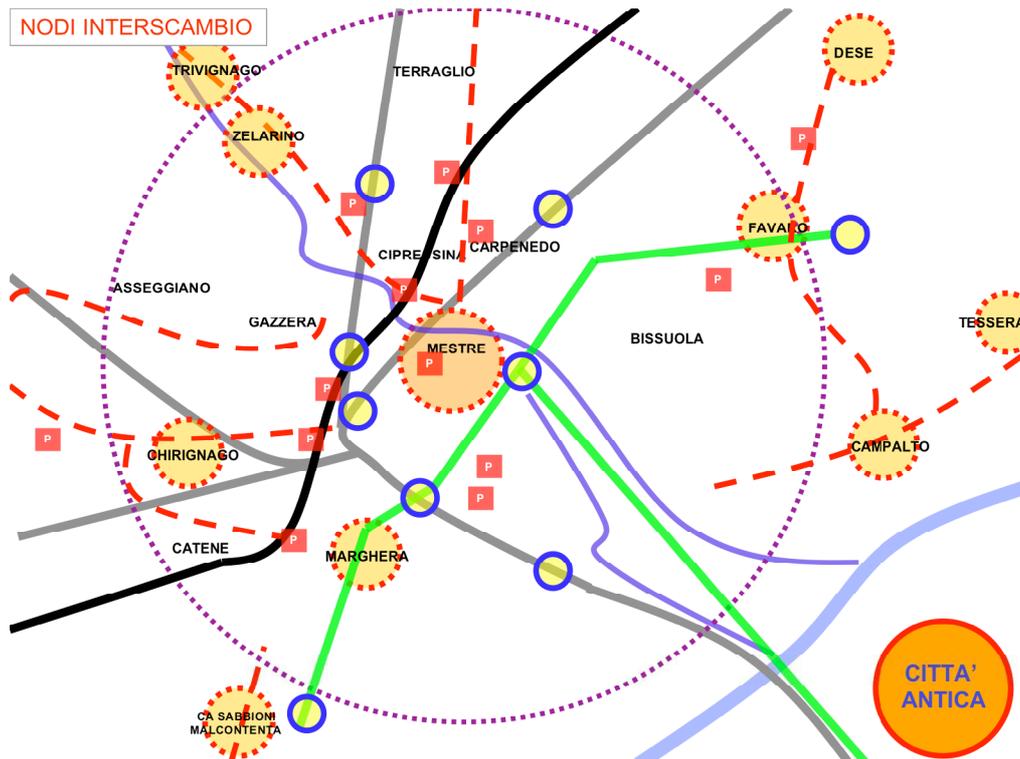
- Il nuovo piano della mobilità

Il sistema del trasporto pubblico della terraferma è in piena trasformazione e sta mutando radicalmente la messa in relazione degli spazi e delle persone e l'accessibilità complessiva del sistema urbano. In questo scenario, l'entrata in servizio del Tram e del Sfmr (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) consentirà di migliorare notevolmente la fruibilità urbana delle categorie più vulnerabili grazie all'elevata accessibilità delle stazioni, dei mezzi di trasporto e dei percorsi adiacenti ai nodi e ai luoghi principali. Come dimostra l'esperienza sviluppata in altre città europee (Strasburgo, Siviglia, Grenoble, Nizza, Montpellier...) il tram rappresenta un'importante occasione per riqualificare e rigenerare gli spazi urbani.

Fig. 15 - Trasporti pubblici accessibili



Fig. 16 - Principali direttrici e nodi d'interscambio



La figura 16 evidenzia il nuovo sistema di mobilità che a partire del tram (linea verde) e del Sfmr (linea grigia) permetterà di potenziare un servizio di trasporto pubblico accessibile a tutti nelle tratte di Mestre centro/ Favaro/ Mestre-Venezia/ Bissuola/ Favaro-Marghera- Ospedale dell'Angelo stazione di Mestre/ Carpenedo nord/ area di Via Olimpia.

Alcuni luoghi più decentrati come Dese, Chirignago, Catene, Malcontenta, Zelarino, sono esclusi dal nuovo sistema di trasporto pubblico.

In tale aree, si prevede che l' Actv garantisca la messa in servizio di "bus facili" nelle tratte considerate per favorire la mobilità di tutti i cittadini sull'insieme del territorio³.

Attualmente, i bus facili rappresentano circa il 60% dei veicoli Actv.

L'aeroporto e la stazione ferroviaria risultano sufficientemente accessibili per le persone con problematiche motorie. Un centro assistenza-accoglienza è anche a disposizione dell'utenza ma andrebbero studiate meglio alcune soluzioni tecniche per migliorare l'orientamento delle persone con problematiche sensoriali e cognitive.

Per la stazione di Mestre sarebbe comunque opportuno migliorare i collegamenti verticali e rendere accessibile il sottopasso di Via Ulloa a Marghera⁴ considerando anche il progetto di riqualificazione urbana prevista nell'area limitrofa a Via Ulloa.

³ Vd. Mappa della mobilità pubblica.

⁴ Richiesta espressa dagli abitanti durante le interviste spot a Marghera.

- Le politiche sociali alla mobilità per un'utenza debole⁵

Il Comune di Venezia fornisce un servizio di trasporto assistito per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, casa-Ceod ed il tempo libero a c.a. 1000 utenti⁶.

Tali soggetti rappresentano le seguenti categorie⁷:

- disabili con problematiche motorie, sensoriali⁸ e/o cognitive;
- anziani in perdita di autonomia;
- persone in situazione fragile.

Il servizio di trasporto assistito avviato nel 1994 con una decina di utenti è cresciuto in modo esponenziale ed in alcuni anni il numero di pulmini in servizio è passato da 16 a 31 per un totale di 36 mila ore di trasporto effettuato in 3 anni con un costo a carico del Comune di 5 milioni e 307 mila euro per il triennio⁹. Occorre inoltre considerare le spese di accompagnamento di c.a. 32 mila euro l'anno; un servizio obbligatorio per i minori, che rappresentano circa 1/3 dell'utenza.

Inoltre, il Comune ha stipulato alcune convenzioni a contributo chilometrico per il trasporto dei disabili con alcune associazioni che gestiscono i CEOD con un costo annuo di c.a 160 mila euro¹⁰. Segnaliamo inoltre la messa a disposizione da parte dell'ASM di due automobili accessibili in CarSharing.

Con una migliore gestione dei prossimi appalti e con l'entrata in servizio del tram il servizio potrà essere ottimizzato sotto l'aspetto finanziario e soddisfare maggiori richieste. Con questo nuovo scenario si tratta di investire sulla messa in rete portando a sistema tutte le risorse. Nella situazione attuale la separazione delle risorse è causata dalla scarsa integrazione dei servizi forniti da un numero elevato di gestori¹¹.

- Il servizio di trasporto scolastico assistito¹²

Nel 2008, 1500 bambini hanno usufruito del servizio di trasporto scolastico nel territorio comunale di cui 21 bambini e ragazzi disabili (9 non deambulanti e 12 con altre problematiche). Il trasporto dei bambini disabili prevede la presenza di un accompagnatore. Il servizio di trasporto scolastico copre 22 percorsi di cui sei

⁵ Dati raccolti tramite interviste svolte presso alcuni responsabili e referenti della dir. Politiche sociali ed educative (sig.i Frigo, Tanduo, Prior, Giordano).

⁶ Tramite l'appalto alla ditta Datti che riunisce una cooperativa e 2 aziende. I trasporti ed i servizi s'intendono dal luogo d'abitazione degli utenti. L'utenza riguarda 340 persone legate al Ceod, ed altre 600 persone che ne fanno richiesta autonomamente.

⁷ I beneficiari sono gli studenti di età maggiore a 15 anni e tutte le persone che ne fanno richiesta. Nel 2008, 27 studenti hanno usufruito del servizio.

⁸ 30% delle persone che ne usufruiscono sono affette da problemi sensoriali e cognitivi

⁹ Si considera l'importo unitario di 23,80 euro all'ora + IVA.

¹⁰ Il supporto esterno è fornito da quattro cooperative: Asia, Velox; Rivincita ed Amici Insieme.

¹¹ L'utenza non è sempre a conoscenza di alcuni servizi di trasporto.

¹² Dal 2000 questo servizio è stato esteso alle persone con problematiche sensoriali ed è aperto alle persone con disabilità temporanea.

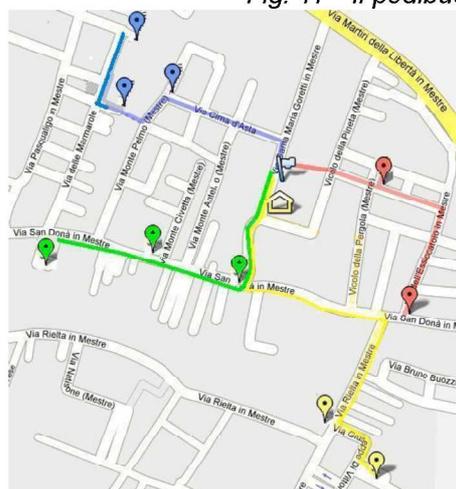
riservati ai bambini disabili.

- L'avvio del Pedibus

Con riferimento all'individuazione di percorsi pedonali protetti, occorre richiamare il Pedibus, un progetto che promuove la mobilità pedonale dei bambini per recarsi a scuola¹³.



Fig. 17 - Il pedibus



Il PEBA ha incluso il progetto dei percorsi Pedibus attivato nelle municipalità di terraferma¹⁴. Con riferimento allo studio "io e la strada" elaborato dai servizi educativi; nei quartieri di Chirignago- Zelarino, Marghera e Carpenedo-Bissuola, sono state rilevate le vie più frequentate dagli alunni. Alcuni dei percorsi attivati richiedono l'esecuzione d'interventi e.b.a. per migliorare la percorribilità e la sicurezza dei tragitti.

Rispetto a tali piani, programmi ed iniziative in corso o previsti in materia di mobilità accessibile, il PEBA di Mestre si pone come strumento in grado di migliorare la conoscenza dei servizi di trasporto accessibili e la percorribilità pedonale. E' a partire della definizione di uno schema direttore di alcuni luoghi e vie maggiormente frequentati a piedi¹⁵ e dall'analisi dell'evoluzione dei trasporti pubblici che sono stati programmati gli interventi e.b.a. .

¹³Da febbraio 2008, Il Comune di Venezia sta pianificando e sperimentando dei percorsi Pedibus con alcuni istituti comprensivi dei quartieri di Zelarino, Carpendo e di Marghera-Catene; mentre nella municipalità di Favaro tali itinerari sono ancora in fase di definizione.

¹⁴ La progettazione dei percorsi Pedibus considera tre parametri:
- la provenienze degli alunni;
- i capolinea;
- i tempi di percorrenza (in genere il tragitto non supera il chilometro di distanza).

¹⁵ Vd. La Mappa del Pediplan.

5. STRATEGIE ANALITICHE

A seguito dell'indagine preliminare, delle segnalazioni ed indicazioni pervenute durante il processo partecipativo, per studiare l'accessibilità territoriale sono state considerate due differenti scale urbane, quella globale e quella locale.

Fig. 18 - Policentrismo

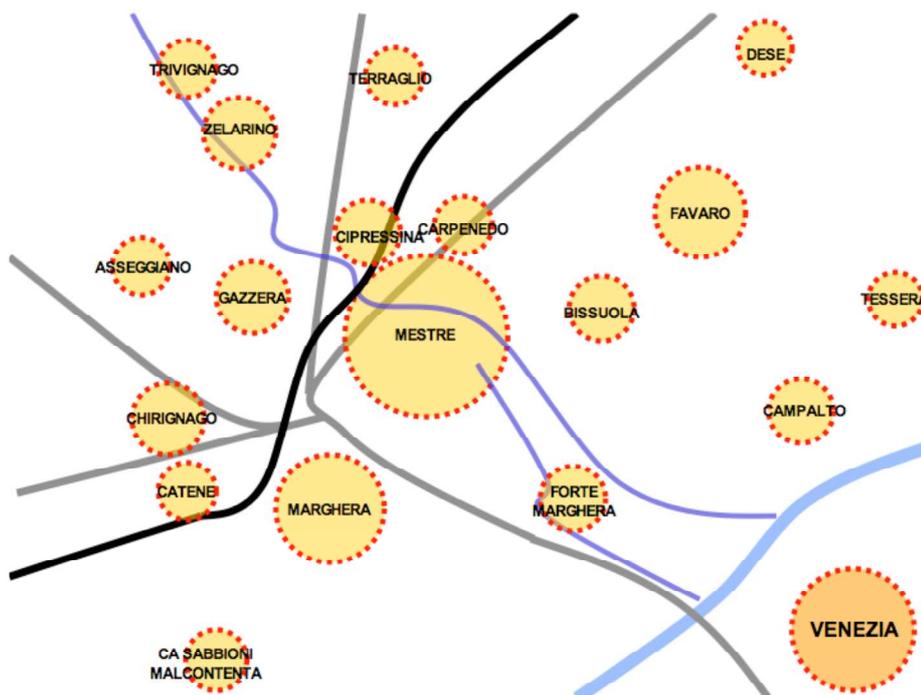


Fig. 19 - Servizi a scala locale e metropolitana



5.1. La scala locale

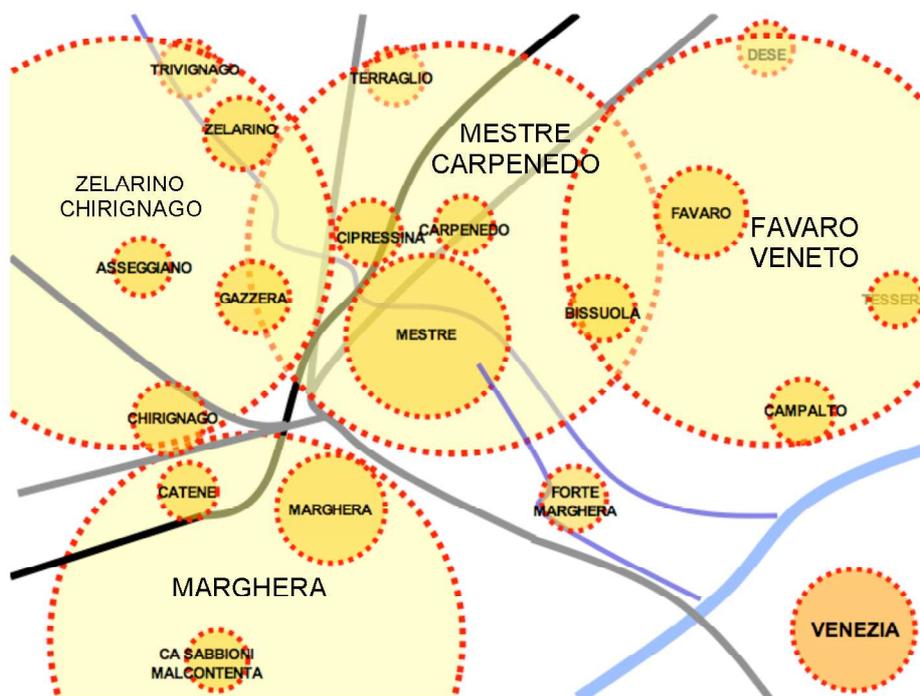
Il presupposto nel considerare la microscala, cioè il quartiere della singola municipalità¹⁶, parte dal fatto che la qualità di vita prodotta a scala locale influisce sulla scala più ampia dando poi esiti qualitativi a livello globale.

¹⁶ A volte il quartiere è identificabile con l'arteria stradale dato il ruolo strategico assunto da tali vie in termini di presenza di servizi e attività commerciali (vd. Miranese, Castellana, Asseggiano...).

La figura sottostante rappresenta una realtà policentrica costituita da una costellazione di luoghi con identità ben definite (Zelarino, Chirignago, Favaro, Campalto, Malcontenta...) e dalle località limitrofe al Comune di Mestre-Venezia (Martellago, Mira, Spinea, Marcon...) con le quali avvengono numerosi scambi in termini di servizi e mobilità.

Il PEBA ha esteso il rilievo sull'intero territorio mestrino senza prefigurare il centro e la periferia. Per selezionare gli edifici pubblici e le vie, si è cercato di non limitare l'indagine alle aree centrali. E' un piano rivolto alle municipalità con l'intento di conoscere l'accessibilità degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità (l'area verde, le scuole, gli ambulatori, gli edifici per lo sport, la cultura ed il tempo libero) per migliorarne la fruibilità. La singola centralità è stata considerata come risorsa. Ogni nucleo dovrebbe offrire le stesse possibilità di crescita e benessere ma anche d'accesso ai servizi base perseguendo l'equilibrio territoriale complessivo.

Fig. 20 - Multipolarità e municipalità



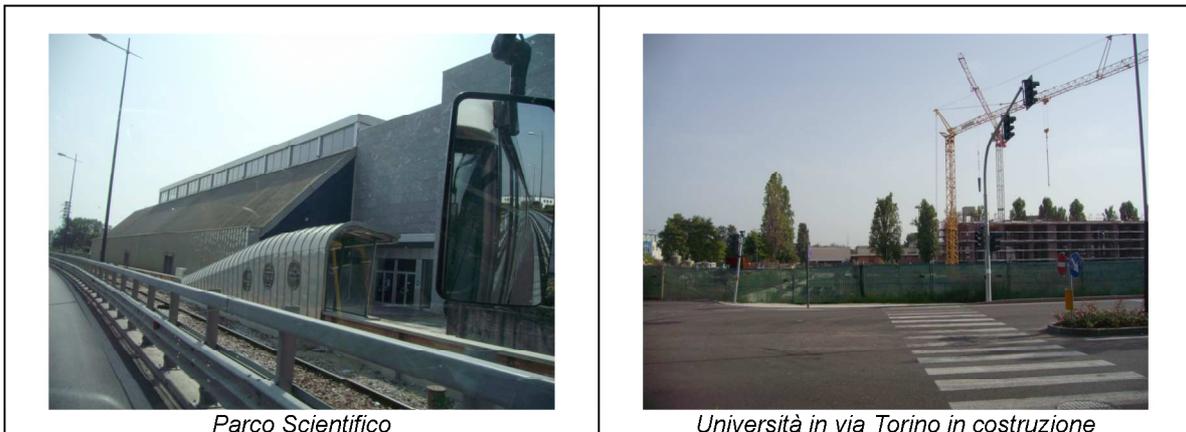
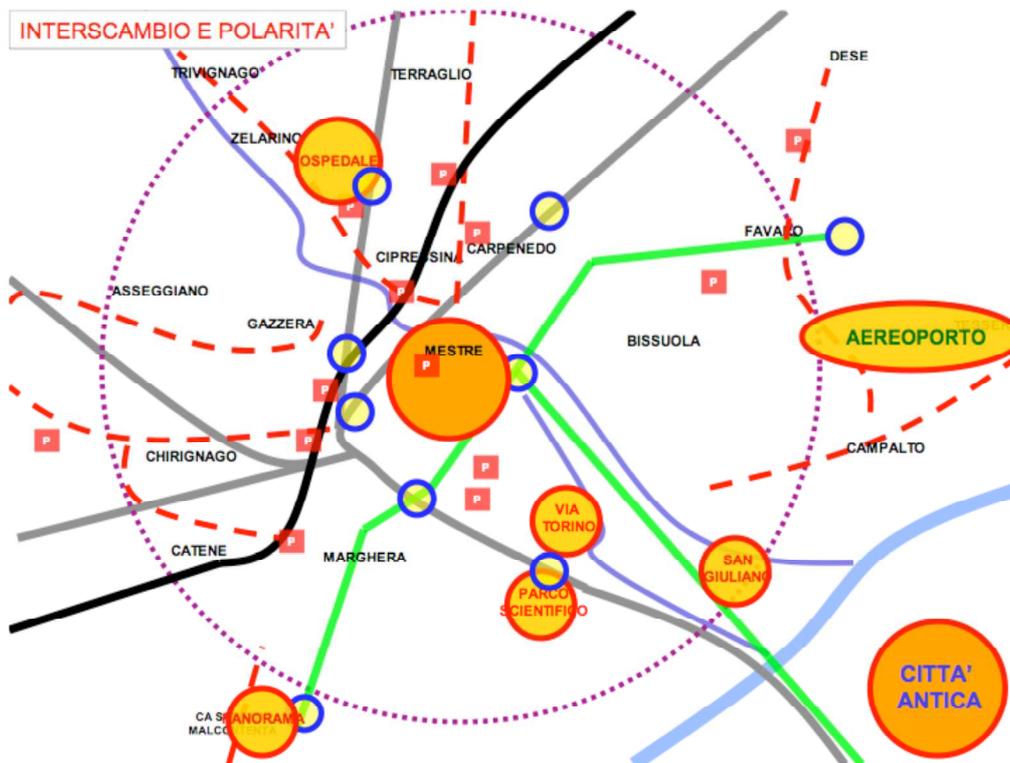
La figura 20 evidenzia le municipalità della terraferma che inglobano altre centralità consolidate.

Il Comune di Venezia presenta quindi un modello multipolare riconducibile a due ambiti territoriali forti: la città di terraferma Mestre e la città insulare Venezia-isole. Il PEBA di Mestre investiga le quattro municipalità di terraferma: Mestre Carpenedo, Favaro Veneto, Chirignago-Zelarino e Marghera.

5.2. La scala metropolitana

L'accessibilità ai servizi di quartiere è una condizione necessaria per la qualità di vita degli abitanti ma non è tuttavia sufficiente rispetto alle opportunità offerte da una città estesa e ricca di servizi.

Fig. 21 - Poli attrattori



Parco Scientifico

Università in via Torino in costruzione

Si pone la necessità di avere un sistema di trasporto integrato ed accessibile che agevoli i collegamenti fra le municipalità e le centralità urbane. Il centro di Mestre rappresenta un polo attrattore e un centro di riferimento forte. L'eccellenza della rete di trasporto pubblico potrebbe posizionare Mestre a rango di città europea. La valorizzazione urbanistica, ambientale e commerciale della città prescinde sia dalla messa in rete dei mezzi di trasporto pubblico accessibile che dalla quantità e dalla qualità dei percorsi pedonali offerti in modo tale da costruire una rete estesa di collegamenti a misura di tutti. Si può constatare che l'approccio monocentrico e policentrico si integrano tra loro.

Fig. 22 - Monocentrismo

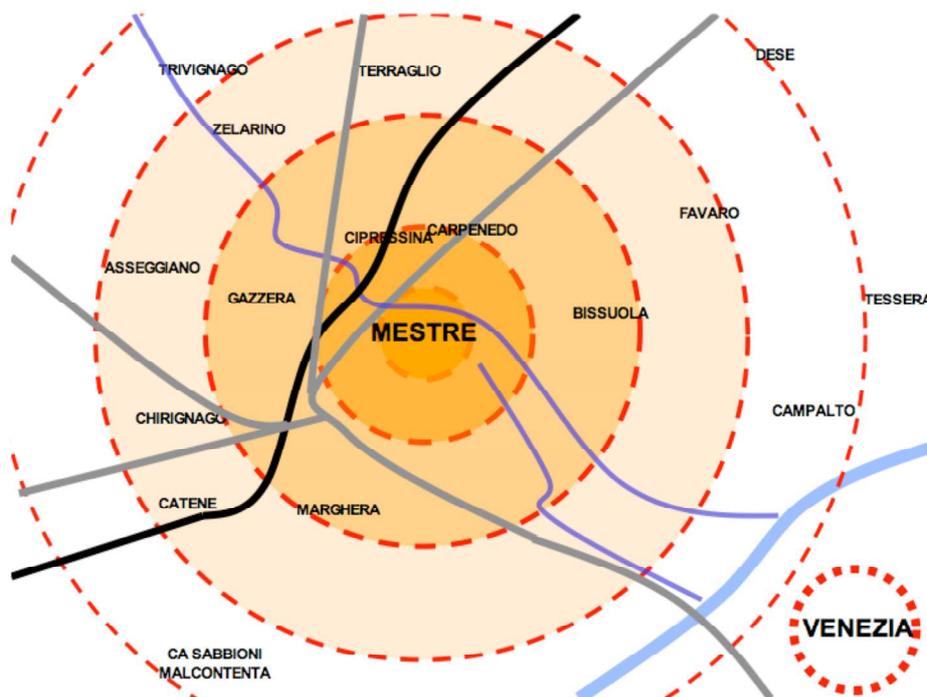


Fig.23 - Aree centrali identificate



Per migliorare il sistema di accessibilità metropolitana i parcheggi scambiatori dovranno assumere un ruolo strategico per assicurare l'interscambio fra trasporto privato e pubblico. Va quindi migliorata l'integrazione fra mezzi di trasporto collegando maggiormente alcuni nodi d'interscambio. La collocazione, la funzione svolta dai parcheggi scambiatori¹⁷ ed il loro grado d'integrazione con il trasporto pubblico risulta ancora insufficiente¹⁸; infatti i parcheggi più frequentati sono quelli ubicati nelle aree centrali e/o dotate di un servizio di bus navetta (ad es. il parcheggio di Santa Maria Battuti).

¹⁷ I dati raccolti durante i sopralluoghi e la fase d'interviste segnalano la scarsa frequentazione e utilità di alcuni parcheggi scambiatori.

¹⁸ Tutti i parcheggi scambiatori sono stati indagati. Vd. allegato 7 "livello d'accessibilità dei parcheggi rilevati".

Fig. 24 - Parcheggi scambiatori



Parcheggio del cimitero S.ta Maria Battuti



Parcheggio Castellana (fermata bus distante)



*Parcheggio in Via Altinia
(non raccordato al percorso)*



*Parcheggio in Via Trieste a Marghera
(fermata bus adiacente)*

6. I RISULTATI DELLA PARTECIPAZIONE

La fase di partecipazione ha messo in luce alcune problematiche diffuse e condivise. Il rilievo svolto negli spazi pubblici e negli edifici ha confermato la presenza di tre tipologie di barriere interdipendenti:

- le macrobarriere;
- le barriere culturali;
- le microbarriere o barriere architettoniche standard.

6.1. Le macrobarriere o barriere strutturali

Con il termine “ macrobarriera” si intende un elemento infrastrutturale che provoca delle cesure nel territorio cittadino; le principali arterie viarie (ferrovie, autostrade) o la conformazione idrogeologica (corsi d’acqua e rilievi) comportano la presenza di passaggi a livello, ponti o sottopassi che si consolidano nel paesaggio urbano diventando barriere fisiche e mentali che separano quartieri e persone.

Fig. 25 - Macrobarriere a Mestre (sullo sfondo il sottopasso stazione-via Ulloa)



La figura individua le macrobarriere (croce rossa) collocate lungo la tangenziale (in nero) e le linee ferroviarie (in grigio). In tale configurazione il tram (in verde) s’inserisce nel tessuto urbano come elemento connettivo.

Fig. 26 - Esempi di macrobarriere



Tangenziale di Mestre vista dal parcheggio di via Montagnola



Sottopassi Terraglio e Quattro Cantoni



Cavalcavia Giustizia

Le macrobarriere sono localizzate principalmente nei territori di Zelarino-Chirignago e Marghera-Catene.

Interventi recenti hanno riguardato la costruzione di sottopassaggi ciclo-pedonali: una soluzione consueta di superabilità, ma, nell'uso quotidiano, il sottopassaggio non è praticabile da alcuni cittadini più vulnerabili, in particolare anziani e disabili.

6.2. Le barriere culturali

Spesso la presenza delle barriere è riconducibile ad una mancata sensibilizzazione ai temi della mobilità ed accessibilità del disabile, ed è riscontrabile nella scorretta progettazione degli spazi e degli edifici e nel mancato rispetto di regole comportamentali nell'uso degli spazi. Tali barriere negli spazi

aperti sono riconducibili al parcheggio degli automezzi sugli spazi riservati ai pedoni (marciapiedi, piazze e strisce pedonali) o ai disabili (parcheggi riservati), oppure riguardano gli elementi d'arredo posizionati in modo tale da costituire intralcio¹⁹. Negli spazi chiusi le barriere si riscontrano nello scarso grado d'accoglienza; ad esempio l'altezza dello sportello informativo per le persone di statura bassa o sedute in carrozzella o l'assenza d'indicazioni per le persone con disabilità sensoriale (ciechi, ipovedenti ed audiolesi²⁰).

Per rimuovere tali ostacoli è necessario attivare specifiche azioni di sensibilizzazione, educazione e formazione non solo del personale pubblico, ma anche privato (vd. ad esempio le iniziative avviate da alcune amministrazioni con le associazioni di categoria turistiche o del commercio).

Fig. 27 - Esempi di barriere culturali



¹⁹ Si considerano come elementi di arredo urbano: i cassonetti della spazzatura, le panchine, le fioriere, i fermatrafico ed i cestini dei rifiuti. Alcuni elementi di arredo privato: i plateatici, le insegne o tende delle attività commerciali.

²⁰ Sono 7 milioni gli italiani che soffrono di disturbi uditivi.



La grande distribuzione sta investendo molto per agevolare e migliorare l'accoglienza e l'accessibilità degli spazi interni ed esterni. Manca invece, nel negozio di prossimità, nelle farmacie, negli ambulatori, nelle poste ed negli altri spazi aperti al pubblico, l'attenzione nei confronti delle persone con problematiche motorie e sensoriali. Andrebbe studiato un piano d'accoglienza degli spazi aperti al pubblico coinvolgendo le associazioni di categoria considerando anche le ottime ricadute socio-economiche.

6.3. Le microbarriere o barriere architettoniche standard

Le cosiddette microbarriere rappresentano le barriere architettoniche più diffuse e conosciute che incontriamo quotidianamente sia negli spazi esterni che negli edifici, ad esempio:

- i dislivelli nei percorsi pedonali;
- l'insicurezza degli attraversamenti stradali;
- l'assenza dell'ascensore negli uffici;
- i bagni non accessibili nei locali pubblici;
- gli scalini all'entrata dei negozi e negli uffici;
- l'assenza di parcheggi riservati;
- le pavimentazioni poco adatte alla deambulazione;
- l'assenza di linee guida nei percorsi per le persone con deficit visivo;

²¹ I dati sono stati forniti da Pina Mediati, resp. Cooperativa Velox di Favaro Veneto.

- gli ostacoli che intralciano e limitano il movimento dei pedoni.

Sono le barriere che limitano la fruibilità degli spazi, il movimento e gli spostamenti. La conformazione geografica e/o i vincoli storici possono condizionare l'accessibilità dei luoghi e degli spazi, ma, il più delle volte, le barriere sono imputabili ad una mancanza di sensibilizzazione e ad una scarsa conoscenza della progettazione universale.

Le osservazioni più numerose pervenute dai cittadini riguardano cinque categorie di barriere riscontrabili negli spazi aperti:

Fig. 29 - Barriere negli edifici



- Le interruzioni nei percorsi pedonali.
- L'insicurezza degli attraversamenti stradali.
- L'interferenza bici / pedoni.
- L'intralcio dell'arredo urbano.
- L'inadeguatezza della segnaletica per i pedoni.

a. Le interruzioni nei percorsi pedonali

Sono causate dai dislivelli o dal degrado della pavimentazione, o dalla discontinuità del marciapiede. Numerose ad esempio le segnalazioni riguardanti, i dislivelli all'ingresso delle attività commerciali.

Fig. 30 - Interruzione del marciapiede





Via Verrazzano (percorso verso il cimitero)

Via Sabbadino, Favaro

b. L'insicurezza negli attraversamenti stradali

Gli attraversamenti stradali collocati nelle zone più frequentate dai pedoni (centri storici, isole scolastiche, vie commerciali) sono generalmente descritti come "insicuri"²².

Le cause principali sono riconducibili ai seguenti fattori:

- la velocità eccessiva delle auto negli attraversamenti non semaforizzati;
- la semaforizzazione con tempi brevi che penalizza l'attraversamento dei pedoni;
- la scarsa visibilità dell'attraversamento;
- l'insufficienza della segnaletica orizzontale e verticale per gli ipo/non vedenti;
- l'assenza di paline e/o altro tipo di supporto che fungono da appoggio per le persone con problemi di deambulazione.

Fig. 31 - Attraversamenti pericolosi nelle rotonde e incroci



Piazzale Giovanacci e Piazzale Sirtori (restituire spazio al pedone)

²² Le segnalazioni riguardano principalmente:

- le vie attraversate dal tram, in particolare via San Donà che comporta un traffico intenso e in quanto funge da cerniera fra Carpenedo e Mestre centro;
- le strade d'accesso alla città ed in particolare: Castellana, Terraglio, Orlanda e Miranese;
- la zona compresa fra Viale Garibaldi-Carpenedo- Bissuola. Vd. "mappa della partecipazione



Asseggiano (presenza scuola, negozi e fermata autobus)

La mancanza di sicurezza è stata segnalata nelle rotonde, negli incroci importanti e nelle aree scolastiche²³ in prossimità di strade molte frequentate o rettilinee (Via Piave, via Orlanda, via Altinia, via Porto Cavergnago, via Trieste, via Moranzani, Terraglio, Castellana, Asseggiano, San Donà, via Parco ferroviario...). In determinate ore della giornata, centinaia d'alunni in entrata ed in uscita dalle scuole mandano in crisi il sistema della viabilità ordinaria mentre nelle scuole dell'infanzia ed elementari gli stessi genitori accompagnano gli alunni in auto rendendo la situazione ulteriormente critica.

Fig. 32 - Sicurezza nelle aree scolastiche



Uscita scuola in zona Bissuola



Uscita scuola In Via Moranzani (Malcontenta)

²³ Le informazioni riguardanti le scuole sono state così raccolte:

- con la collaborazione dell'assessorato alle politiche sociali educative e sportive ed in particolare dalla responsabile Valeria Frigo, della dottoressa Tanduro e del dott. Valvasori;
- tramite interviste telefoniche o in loco con i presidi di scuole e/o referenti preposti alla sicurezza;
- dal personale docente durante i sopralluoghi effettuati per i rilievi.

Fig. 33 - Abaco degli interventi consigliati nelle aree scolastiche

INTERVENTI FISICI	INTERVENTI EDUCATIVI
Rafforzare la segnaletica verticale ed orizzontale anche inserendo dei rallentatori di traffico	Rallentare il traffico in determinati orari
Predisporre i parcheggi a rotazione oraria (vd. Favaro).	Svolgere una campagna di sensibilizzazione per educare alla sicurezza stradale gli automobilisti.
Mettere in sicurezza tutti gli attraversamenti adiacenti alla scuola.	Diffondere il Pedibus
Completare i marciapiedi circostanti l'edificio scolastico.	Individuare soluzioni provvisorie nelle vie che subiscono i lavori del tram

Le strade di collegamento fra le municipalità e le principali vie d'accesso presentano forti problemi di sicurezza²⁴. I rilievi evidenziano in ogni caso un miglioramento della sicurezza grazie a recenti interventi come i sistemi di controllo autovelox e il rialzo di alcuni attraversamenti pedonali. In generale sull'intero territorio si riscontra un problema legato alla velocità delle automobili.

Fig. 34 - Insicurezza nelle strade principali



c. Interferenza biciclette/pedoni

Altre segnalazioni evidenziano l'interferenza bici-pedone; tale problematica sempre più diffusa a Mestre si riscontra nelle seguenti situazioni:

²⁴Alcune delle vie più citate nelle interviste: Orlanda; Asseggiano; Terraglio; Miranese; Castellana; Triestina; Trieste; Trezzo; Martiri Libertà.

- nei sottopassi e sui ponti (ad es. il ponte di San Giuliano);
- nelle aree pedonali (piazza Feretto, piazza Pastrello) e nelle aree commerciali;
- nelle vie in genere molto frequentate dai pedoni.

Fig. 35 - Interferenza bici/pedoni



d. Intralcio dell'arredo urbano

Gli arredi urbani possono essere distinti secondo le seguenti tipologie:

- comfort;
- nettezza urbana;
- verde;
- protezione del marciapiede,
- illuminazione;
- altro...

Gli ostacoli maggiormente riscontrati nei percorsi sono riferiti dalla presenza dei cassonetti, dei pali dei lampioni²⁵ e dei fermatraffico²⁶.

²⁵ Occorre un piano per l'ideale ricollocazione dei cassonetti in alcune aree, e andrebbe studiato un progetto per la "depalificazione" dei lampioni da parte dell'Enel.

²⁶ Le principali segnalazioni provengono dagli ipo-non vedenti e riguardano la presenza nei marciapiedi di dissuasori sferici ad altezza ridotta.

Fig. 36 - Intralcio dell'arredo urbano nei percorsi



Via Carducci (palo nel percorso)



via Colletti Marghera (palo e cassonetti)



S. Maria Battuti (edicola nel percorso)



Via Roma (cestino nel percorso)



via Trieste (semaforo sonoro non intercettabile)



Via Molmenti (palo luce nel percorso)



Via Modigliani, Zelarino (cassonetti)



Via Case Nuove, Marghera (cassonetti)

L'arredo urbano è strettamente collegato al comfort, un concetto qualitativo in

evoluzione. Gli interventi d'e.b.a. possono migliorare il comfort del percorso e influire sulla sua attrattività e frequentazione.

Fig. 37 - Il comfort nei percorsi



Le condizioni di comfort sono inoltre legate all'orientamento ed all'informazione, definito anzitutto tramite la segnaletica.

e. Inadeguatezza della segnaletica

Fig. 38



La segnaletica è spesso sottovalutata in materia d'eliminazione delle barriere architettoniche; le indicazioni raccolte dalla cittadinanza e dai portatori d'interesse hanno invece messo l'accento sull'importante ruolo svolto dagli elementi

informativi.

S'indicano di seguito alcune delle problematiche segnalate dalla cittadinanza:

- la debolezza della segnaletica pedonale (ad es. nei dintorni delle scuole)²⁷;
- la scarsa leggibilità d'orari e informazioni nelle fermate dei trasporti pubblici;
- l'assenza di mappe indicative dei principali servizi pubblici;
- la scarsa presenza di mappe nelle aree verdi (generalmente i tabelloni esistenti non sono ben posizionati e sono poco leggibili);
- l'assenza di mappe in rilievo negli edifici pubblici²⁸;
- l'assenza d'intercettazione negli attraversamenti stradali e nelle fermate degli autobus;
- l'assenza d'entrate di città.

²⁷ A Mestre tale situazione è facilmente riscontrabile nelle principali direttrici (Miranese, Castellana, Terraglio).

²⁸ Gli ipo/non vedenti richiedono la collocazione di mappe a rilievo negli spazi pubblici ampi e negli edifici con funzioni rilevanti.

PARTE III. Rilievo e priorità

I rilievi eseguiti sono stati equamente distribuiti fra le municipalità considerando il numero di abitanti, il numero di strade e di servizi pubblici.

Fig.39 - Ripartizione dei rilievi nelle municipalità

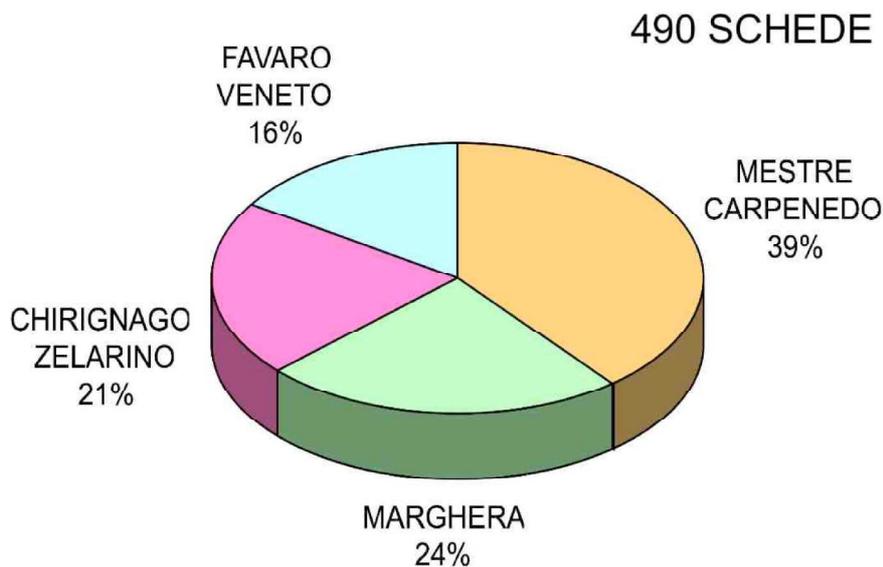
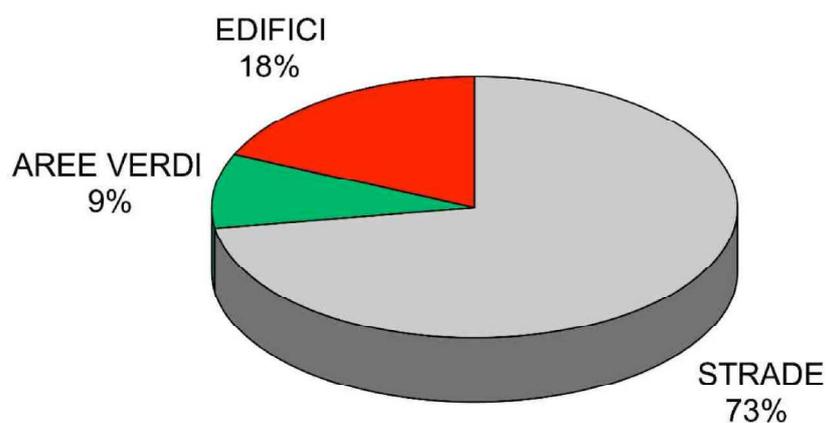


Fig. 40 - Quantità rilievo per tipologia



Un sistema a “selezione progressiva” (vd. schema a impunto della fig. 41) ha consentito di individuare le schede d’intervento partendo dalla lista generale degli edifici e degli spazi pubblici¹.

¹ Liste generali: l’elenco degli edifici e delle aree verdi è stato redatto con le indicazioni fornite dall’uff. EBA e dalle Municipalità (vd. Allegato 10); l’elenco delle aree verdi è stato ridefinito da Vesta (vd. Allegato 14); l’elenco delle vie è stato ricavato dalla “Pianta della città di Mestre ed elenco strade della terraferma del Comune di Venezia”, ed. Studio FMB Bologna.

Fig. 41- Dalla lista generale al programma degli interventi



QUANTITA'	n. aree verdi	n. vie	n. edifici	somma
lista generale	67	1.528	243	1.838
rilevato di sintesi	42	357	99	498
rilevato di dettaglio	-	38	29	66

7. GLI SPAZI PUBBLICI

7.1. Alcuni elementi metodologici

Le modalità di selezione delle unità urbane da rilevare

La scelta degli edifici e degli spazi pubblici da rilevare si è svolta in conformità ad alcuni parametri valutativi in linea con le politiche in corso e con le esigenze della cittadinanza e delle pratiche d'uso territoriali.

Fig. 42 - Criteri generali di selezione



Si illustrano di seguito alcuni elementi specificamente indagati:

- La creazione di collegamenti pedonali fra le aree urbane.

- La fruibilità e l'orientamento nei luoghi d'aggregazione (parchi, piazze, aree ricreative).

- L'accessibilità "dentro e fuori" dall'edificio.

La via prospiciente all'edificio è stata sistematicamente rilevata. L'accessibilità degli edifici è stata analizzata anche nell'immediato ambiente esterno (percorribilità, sicurezza ed orientamento dal parcheggio e/o dalla fermata del mezzo pubblico fino all'entrata dall'edificio)².

- La percorribilità dei poli attrattori e delle vie che svolgono un ruolo chiave³.

Le stazioni, le vie attraversate dal tram⁴, le fermate, i parcheggi scambiatori, i nodi di scambi, le piazze ed i luoghi d'incontro sono analizzati nel piano in quanto strutture e luoghi essenziali per gli spostamenti pedonali e la fruizione della città. E' utile ricordare che i lavori in corso non hanno sempre consentito di rilevare alcuni luoghi strategici⁵.

Fig. 43 - Fermate tram in corso di definizione



Il tram assumerà un ruolo importante in quanto modificherà il sistema dell'offerta di trasporto pubblico e genererà trasformazioni urbane nelle aree attraversate e/o vicine alle fermate.

La presenza del tram crea un'attrattività per le attività commerciali, terziarie, residenziali e rappresenta un'occasione per valorizzare e aumentare gli spazi pubblici fruibili. Di conseguenza è compito delle municipalità attraversate dal tram individuare alcuni interventi prioritari in cui migliorare l'accessibilità per consentire una maggiore continuità pedonale e valorizzazione degli spazi pubblici.

² Le scuole hanno assunto un ruolo importante a seguito delle numerose segnalazioni riguardanti i problemi di sicurezza all'esterno dell'edificio.

³ Sono stati rilevati i percorsi interessati da flussi pedonali, tra cui le principali vie di collegamento pedonale, le aree centrali ed i poli di servizi di prossimità (scuole, uffici, negozi...).

⁴ Il tram agevolerà la mobilità di tutti. Va quindi studiato fin dal principio l'integrazione tram e spostamenti pedonali nelle aree con funzioni pubbliche importanti.

⁵ Ad es. è indispensabile prevedere la piena percorribilità delle aree di futuro interscambio (Piazzale Ciardi e la zona della stazione).

- *La messa in sicurezza delle aree scolastiche e delle aree sensibili e di disagio*⁶. Particolare attenzione è stata posta nella selezione delle strade nei pressi dei luoghi più frequentati da soggetti vulnerabili (chiese, scuole⁷, centri civici, anagrafe, case di riposo, ospedali, ambulatori, uffici postali, cimiteri, stazioni, parchi) e nelle zone abitate da una popolazione prevalentemente anziana⁸ (Viale San Marco, Villaggio Laguna a Campalto, quartiere Piave, centro di Mestre, Marghera nord “Casati-Cita”, centro e sud, zona Bissuola-Carpenedo, Catene...).

- *Lo sviluppo di una rete pedonale protetta.*

Per garantire la continuità dei percorsi pedonali funzionali e tematici a scala di quartiere sono stati individuati alcuni percorsi significativi e molto frequentati da valorizzare; nel centro di Mestre si punta sull'estensione della pedonalità.⁹

Fig. 44 - Mestre pedonale



⁶ A tale scopo è stata visionata la mappatura delle persone disabili eseguita dalla direzione Politiche sociali (A. Giordano); rilevata la connessione fra aree Edilizia Residenziale Pubblica e concentrazione di persone vulnerabili, tutte le vie con alta concentrazione ERP (Marghera sud, Villaggio Laguna, Circus, via Casona, via del Bosco, Viale San Marco...) sono state segnalate come prioritarie.

⁷ Le vie rilevate adiacenti alle aree scolastiche corrispondono a quelle individuate nel progetto “io vado a scuola da solo”

⁸ Vd. Allegato 8 “Mappa georeferenziazione persone disabili”.

⁹ Un principio contenuto nel Pat e nel Piano della Mobilità.



7.2. I risultati del rilievo

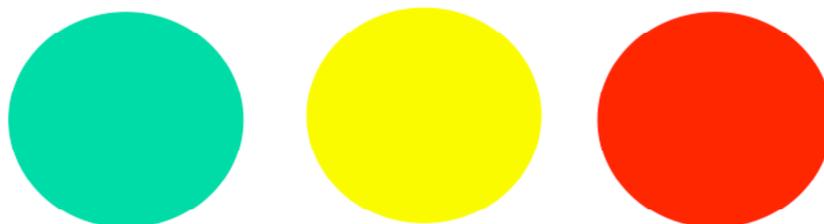
Il rilievo, che è descritto puntualmente nelle schede di sintesi, ha consentito di eseguire la mappatura dell'accessibilità urbana¹⁰ che indica il grado di percorribilità del marciapiede¹¹ e fornisce una fotografia dello stato di fatto. La mappa mostra le interruzioni nel percorso e le aree verdi e ricreative; sono evidenziati i disfunzionamenti ma anche le connessioni ed interdipendenze così da rappresentare le continuità e la discontinuità degli itinerari.

La rappresentazione grafica fornisce quindi la valutazione della percorribilità dei luoghi più frequentati. Tali mappe costituiscono la base conoscitiva per realizzare il piano della mobilità pedonale, altrimenti definito "Pediplan".

La cartografia riporta a livello macro alcune macrobarriere che ostacolano la messa in relazione delle diverse parti della città; criticità e cesure per lo più causate dalle lunghe distanze e/o dalla presenza d'infrastrutture come la tangenziale e la ferrovia. A livello micro¹² sono stati censiti gli ostacoli che impediscono una buona percorribilità nella municipalità.

7.2.1. Spazi urbani

Fig. 45 - Bollino di valutazione



¹⁰ Vd. tavole n. 3, 4, 5, 6 e allegato n. 9 "legenda tematismi Gis".

¹¹ Dei due lati stradali è stato indicato il lato con il percorso migliore; si evidenzia comunque che in alcune aree centrali è necessario garantire la percorribilità d'entrambi i lati del marciapiede.

¹² La scala di riferimento è quella di quartiere.

Il livello d'accessibilità è rappresentato con i colori semaforici¹³:

- Verde: percorribile.
- Giallo: percorribilità molto condizionata.
- Rosso: non percorribile.

Sono state inoltre realizzate delle mappe tematiche per verificare il livello di accessibilità esterna di servizi ritenuti indispensabili dai cittadini:

- i servizi socio-sanitari;
- i servizi scolastici;
- i servizi di trasporto pubblico;

La scelta dei tematismi corrisponde alle priorità emerse durante il processo partecipativo.

Fig. 46 - Lavori per la realizzazione del tram



Via Rinascita, Marghera

La lettura della mappa evidenzia i seguenti punti:

- La presenza di molte interruzioni nei percorsi (attraversamenti non accessibili).
- L'assenza dei marciapiedi in alcune strade importanti (Asseggiano, Zelarino, Villabona...) e di collegamento trasversale fra Chirignago e Zelarino;
- il ruolo svolto dalle aree verdi come isole pedonali ecologiche protette dal traffico.
- La buona accessibilità dei centri storici e delle piazze.
- La presenza di percorsi e marciapiedi incompleti.
- Un numero elevato di lavori in corso dovuti principalmente alla realizzazione del tram.
- La scarsa definizione delle entrate di città (stazione, aeroporto, Asseggiano...).
- La scarsa sicurezza delle isole scolastiche (Bissuola, Gazzera, Tommaseo...) e delle scuole poste in prossimità di vie a grande scorrimento.

¹³ Vd. Allegato 5.bis "criteri di valutazione" (il documento è anche presente in appendice agli schedari del rilievo di sintesi). Il grado di accessibilità del percorso è riportato nelle tavole di rilievo e costituisce la base del Pediplan (tav. n. 3, 4, 5, 6). Occorre precisare che il grado d'accessibilità e uso di un luogo non è comune a tutti gli abitanti ma varia a seconda della conoscenza del luogo, della condizione fisica, sensoriale e cognitiva e dell'età; lo scopo è quello di valutare l'accessibilità considerando dei parametri universali.

- La mancanza di collegamenti pedonali fra i quartieri.
- La scarsa accessibilità degli interscambi.
- La mancanza di linee guida per gli ipo/non vedenti negli attraversamenti e fermate autobus¹⁴.
- La numerosità degli attraversamenti critici.

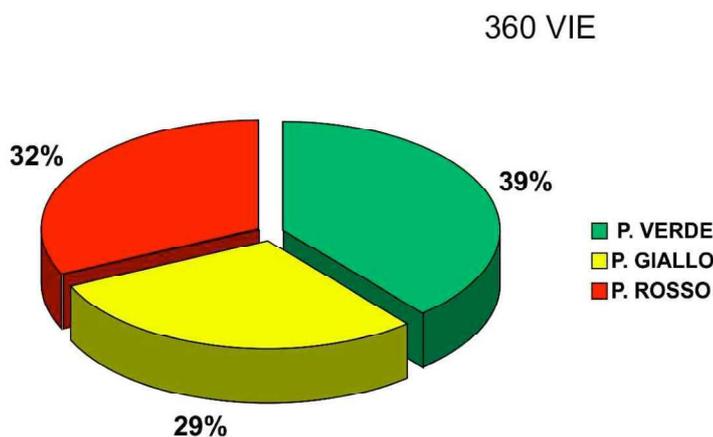
Si espone di seguito una rassegna critica delle immagini estratte dal rilievo, articolata in cinque categorie di studio:

- - percorsi;
- - attraversamenti stradali;
- - parcheggi riservati;
- - fermate autobus;
- - piazze.

a. Percorsi

E' stato analizzato il grado di sicurezza, accessibilità e percorribilità dei percorsi pedonali.

Fig. 47 - Diagramma dell'accessibilità dei percorsi



Come indicato nella figura 47 su un totale di 360 vie rilevate il 39% è percorribile senza necessità di interventi e.b.a.. La percentuale di non percorribilità dei marciapiedi aumenta considerevolmente se consideriamo entrambe i lati dei marciapiedi di una strada. Tali percentuali sono riferite alla rappresentazione grafica della mappa della pedonalità che riporta il lato migliore del marciapiede rilevato.

Le aree centrali delle quattro municipalità hanno un buon grado di percorrenza; invece, l'allontanamento dalle aree centrali comporta un abbassamento del grado d'accessibilità. Il centro storico di Mestre dimostra una buona percorribilità, mentre si incontrano numerose interruzioni del marciapiede sulle principali aste storiche (Castellana, Asseggiano, Orlanda, Terraglio...)¹⁵.

¹⁴ Segnaliamo tuttavia che gli ultimi interventi realizzati affrontano questo problema.

¹⁵ Alcuni interventi sono stati realizzati a tratti senza prendere in considerazione la logica degli spostamenti.

Fig. 48 - Comfort dei marciapiedi



Fig. 49- Marciapiedi interrotti (passi carrai e inizi percorsi)



Fig. 50- Vie molto frequentate sprovviste di marciapiede



Fig.51 - Percorsi protetti nel centro di Mestre



Fig.51 bis - Percorsi degradati



Fig.52 - Interventi di protezione poco funzionali e pericolosi per le biciclette¹⁶

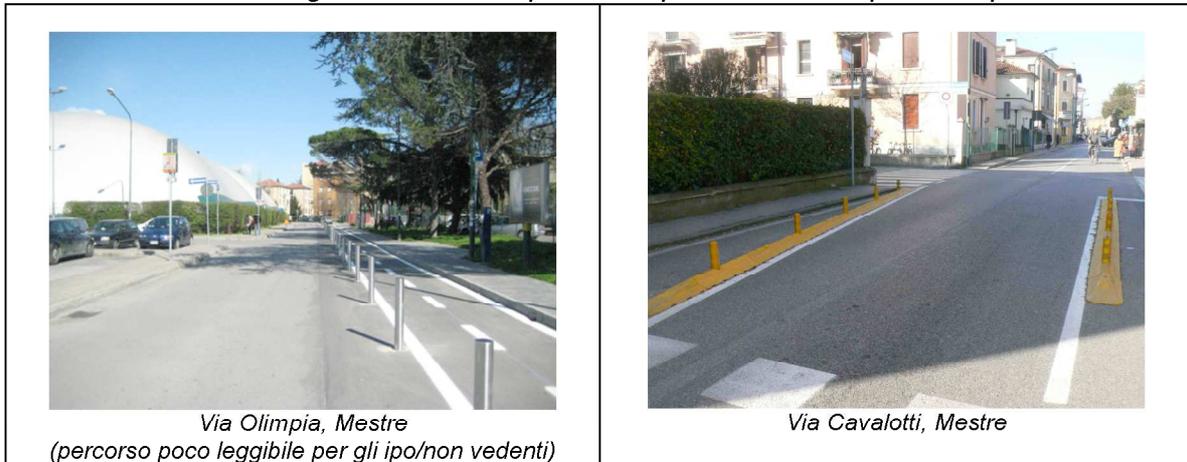


Fig. 53 - Radici affioranti¹⁷



Fig. 54 - Vie residenziali con scarsa segnaletica pedonale



¹⁶ Problemi segnalati dai residenti e dagli ipo/non vedenti.

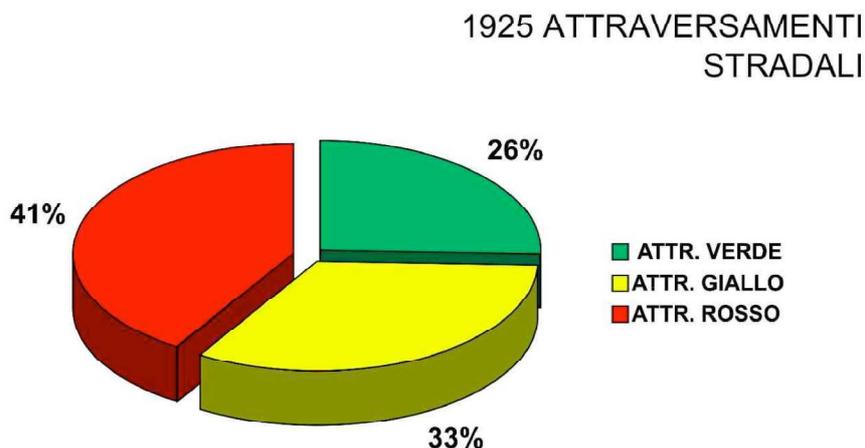
¹⁷ Il problema delle radici è stato più volte segnalato sia dalla cittadinanza che dagli uffici tecnici delle municipalità.

b. Attraversamenti

Il livello d'accessibilità dell'attraversamento stradale dipende da tre fattori:

- l'assenza di dislivelli,
- l'intercettabilità per gli ipo-non vedenti,
- la sicurezza rispetto al traffico veicolare.

Fig. 55 - Accessibilità degli attraversamenti stradali



Si registra la criticità di due attraversamenti su tre. Il 33% degli attraversamenti sono "migliorabili" con la semplice realizzazione di segnaletica orizzontale tattile per gli ipo-non vedenti.

Si nota un alto numero d'attraversamenti pedonali dotati di uno scivolo che garantisce la continuità pedonale; invece la scarsa segnalazione tattile rende difficoltoso l'attraversamento degli ipo/non vedenti nelle aree molto trafficate.

In molte situazioni, si registra anche l'assenza di dispositivi acustici a chiamata e di una pista tattile intercettabile dai non vedenti.

Fig. 56 - Segnaletica tattile negli attraversamenti



Fig. 57- Attraversamenti per ipo-non vedenti



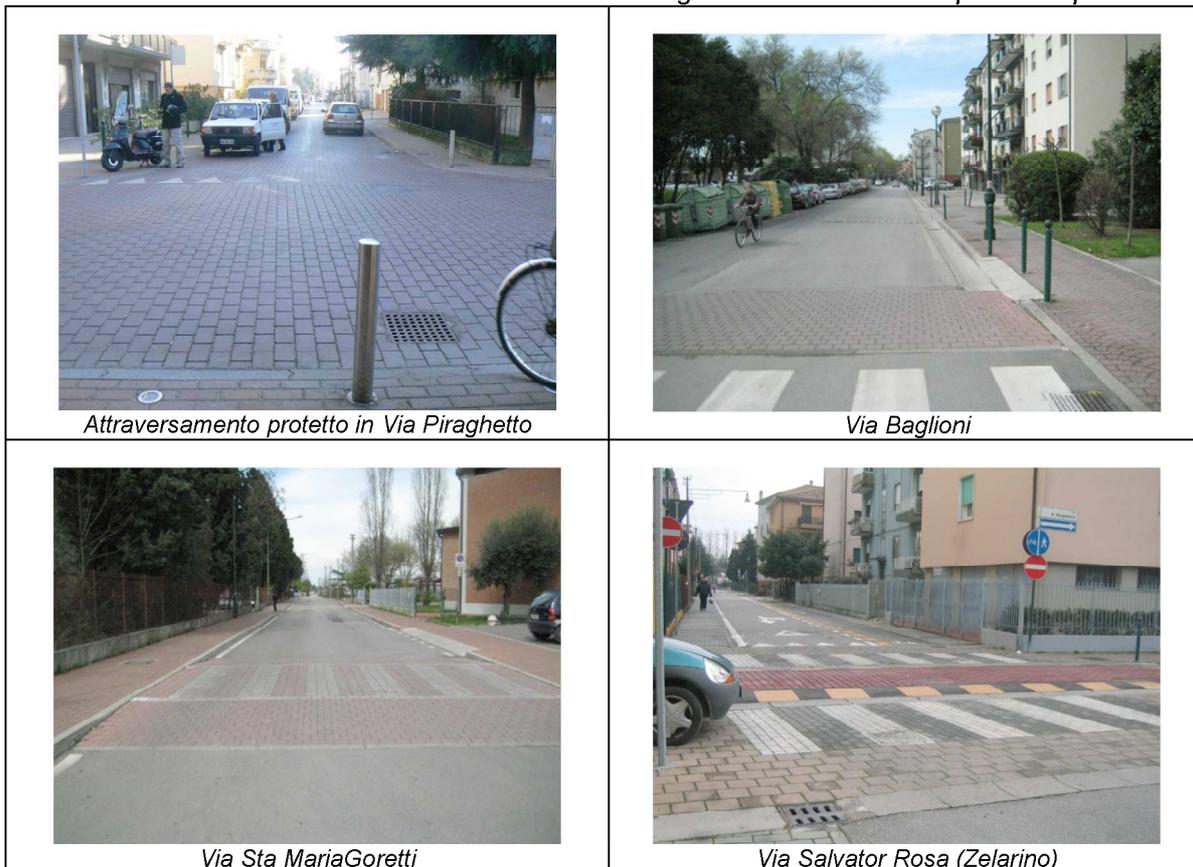
Fig. 58 - Attraversamenti poco o non segnalati



Fig. 59 - Attraversamenti non accessibili

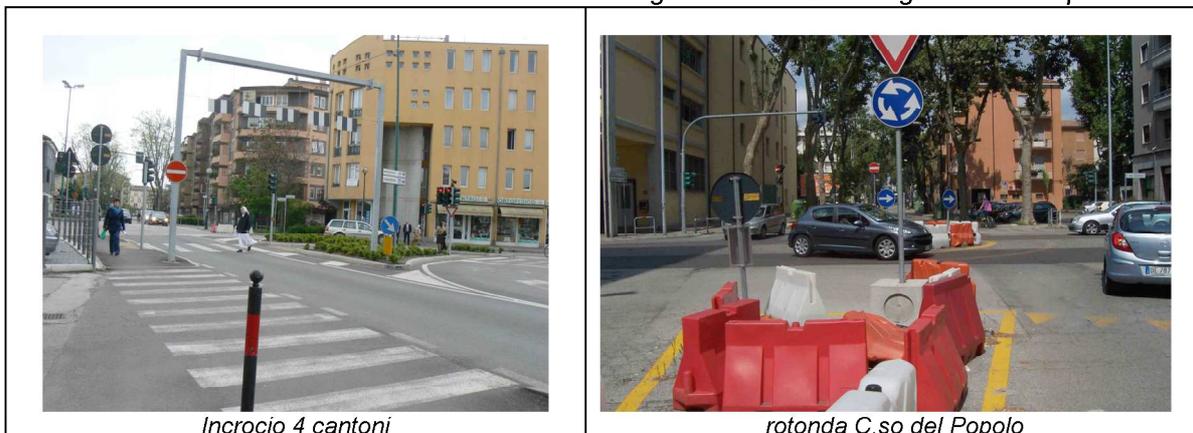


Fig. 60 - Attraversamenti protetti sopraelevati



Gli attraversamenti pedonali rialzati consistono in una sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo. Interventi realizzati per dare continuità ai marciapiedi, per interrompere la continuità di lunghi rettili stradali e moderare la velocità dei veicoli. Il rialzamento è spesso impiegato in corrispondenza d'edifici dotati di servizi e funzioni in grado di attrarre consistenti flussi di persone (scuole, chiese, ambulatori, parchi, ecc...). L'attraversamento pedonale può fungere da piattaforma confortevole (vd. via Piraghetto) e consente di migliorare la sicurezza dei pedoni.

Fig.61 - Intersezioni segnalate come pericolose



Tutte le rotonde collocate nel centro o aree limitrofe alle aree centrali vengono definite poco sicure dalle persone vulnerabili.

c. Parcheggi riservati

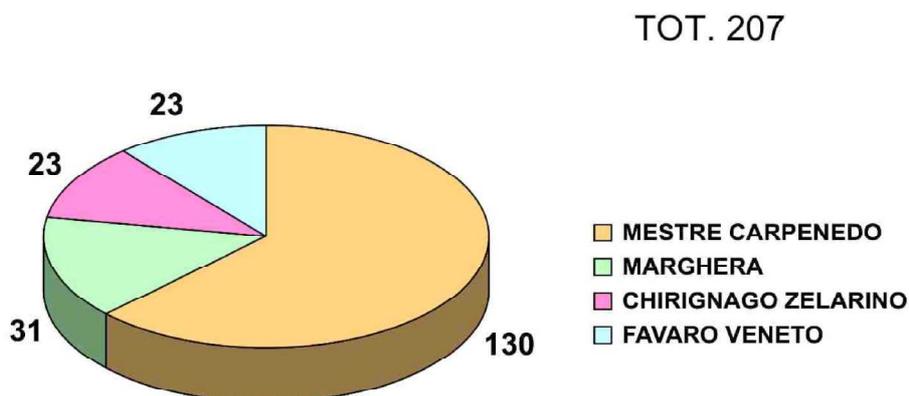
La valutazione dell'accessibilità dei parcheggi è stata eseguita in ogni via rilevata, in base al seguente giudizio:

Rosso: parcheggio riservato assente.

Giallo: parcheggio riservato presente ma non a norma.

Verde: parcheggio riservato presente e a norma.

Fig. 62 - Quantità di parcheggi riservati rilevati



Il rilievo ha evidenziato un insufficiente numero di parcheggi riservati, mentre, il 30% non sono a norma; occorre inoltre considerare che, spesso, i parcheggi riservati, se mal segnalati, sono occupati in modo abusivo.

Fig. 63 - Accessibilità parcheggi riservati

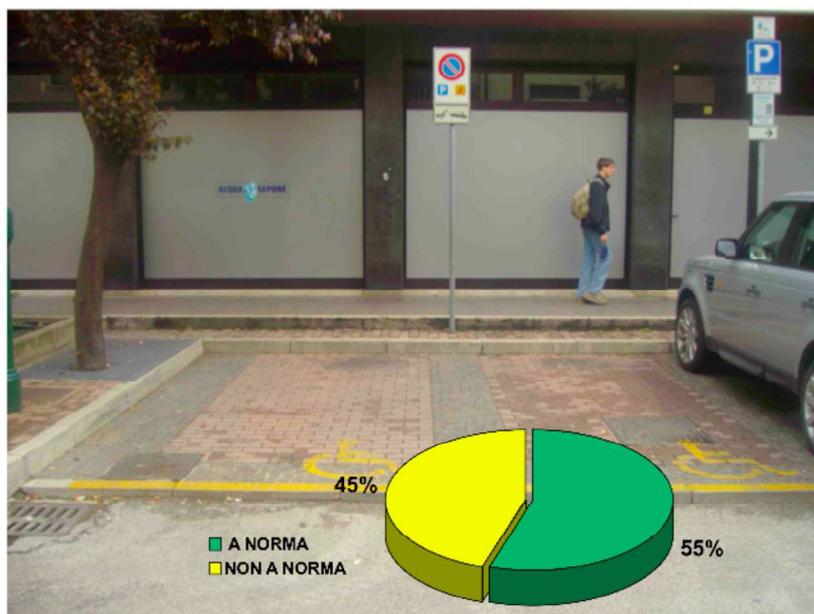
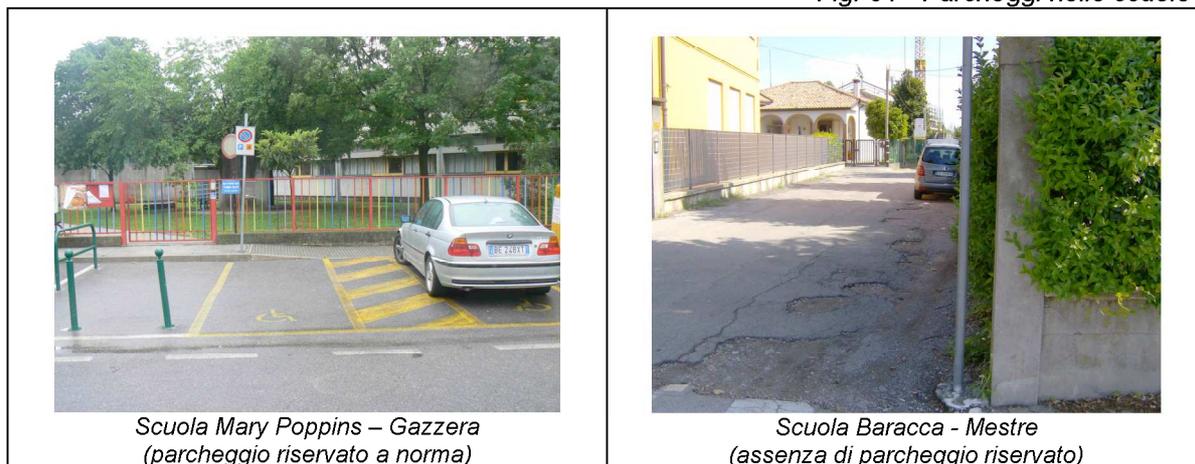


Fig. 64 - Parcheggi nelle scuole

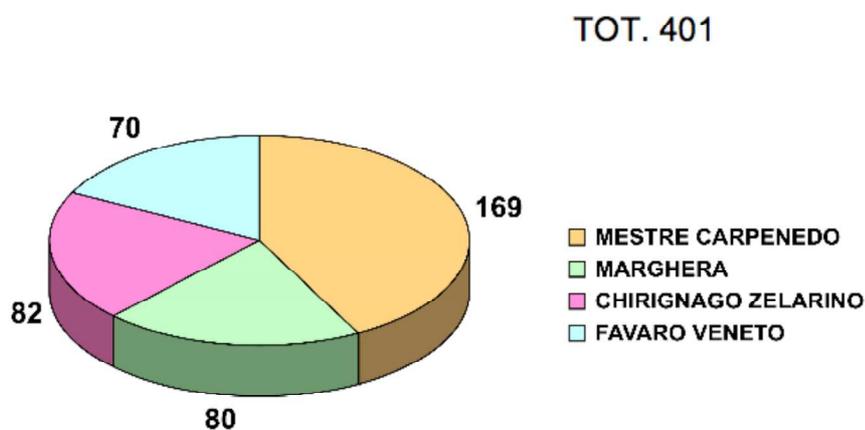


d. Fermate autobus

Il rilievo di 401 fermate d'autobus presenti nelle vie indagate ha considerato tre parametri:

- mobilità (raccordo al marciapiede e spazio per il movimento);
- comfort (dotazione di pensilina e panca);
- orientamento (l'intercettazione e linee guida per gli ipo/non vedenti).

Fig. 65 - Quantità rilevate



Solamente in alcuni casi, la mancata dotazione d'arredo (pensilina e panchine) risulta essere condizionata dalla mancanza di spazio.

Fig. 66 - Fermate migliorabili



*Accesso parco San Giuliano
(fermata senza pensilina)*



*Campalto, Via Sabbadino
(fermata accessibile da un lato solo)*

Fig. 67 - Fermate accessibili protette e riparate



Via Ca'Lin, Trivignano



Viale stazione, Mestre

La maggior parte delle fermate sono sprovviste di linee guida ed altri punti di riferimento per gli ipo/non vedenti; anche se si sta verificando una maggiore attenzione al comfort dell'utenza nella progettazione delle nuove fermate.

Fig. 68 - Fermate poco sicure



Via Moranzani (fermata nella curva)



Terraglio

Fig.69 - Fermate non accessibili alle carrozzine



Via Miranese, parco Rodari

Terminal Fusina

Numerose fermate ACTV sono migliorabili in termini di comfort ed accessibilità. La dotazione minima “tettoia e panchina” è richiesta dalla cittadinanza.

e. Piazze

Nelle piazze, apparte alcune eccezioni, è stata in genere riscontrata la mancanza di comfort e l'assenza di linee guida e di materiali cromatici che consentano un corretto orientamento per le persone ipo/ non vedenti.

Fig.70 - Scarso orientamento nelle piazze



Piazza Pastrello, Favaro Veneto

Piazza San Benedetto

Piazza San Antonio, Marghera

Piazza Cosmai Ca'Sabbioni



Piazza Mercato a Marghera (area pedonale interna)

L'area pedonale interna a Piazza Mercato è senz'altro un esempio interessante di spazio pedonale aperto a misura di tutti.

Fig. 71



Piazza Mercato a Marghera, area Pedonale esterna: assenza contrasto per ipo-non vedenti



Piazzale Santa Barbara a Chirignago

Piazza Circus a Chirignago

Le fioriere e/o ferma traffico nel percorso costituiscono degli intralci pericolosi per gli ipo/non vedenti.

7.2.2. Aree verdi e ricreative

Sono stati rilevati l'80% delle aree verdi ricreative della città¹⁸; le più estese rappresentano delle isole accessibili o dei percorsi ecologici alternativi alla via trafficata¹⁹.

MUNICIPALITA'	N. AREE RILEVATE	
Mestre Carpenedo	11	
Favaro Veneto	12	
Marghera	11	
Chirignago Zelarino	9	

I percorsi nei parchi ed aree verdi sono accessibili nel 90% dei casi.

Si nota invece la scarsa percorribilità delle aree giochi e picnic; una situazione causata dalla presenza di ghiaia, sabbia o erba alta che non agevolano la percorribilità delle carrozzine.

Si consiglia inoltre di evidenziare maggiormente i cordoli.

La segnaletica usata è poco leggibile; sarebbe necessario nelle aree più ampie installare dei totem (tavole d'osservazione) che rappresentino l'area con le singole zone, strutture e percorsi.

Nei parchi o in alcune aree ricreative molto frequentate, si raccomanda la diffusione di giochi adatti e d'attrezzature plurisensoriali.

Di seguito si analizzano i seguenti elementi:

- Gli accessi
- La segnaletica e l'orientamento
- Le aree giochi
- L'arredo
- Gli ausili per ipo-non vedenti

a. Gli accessi

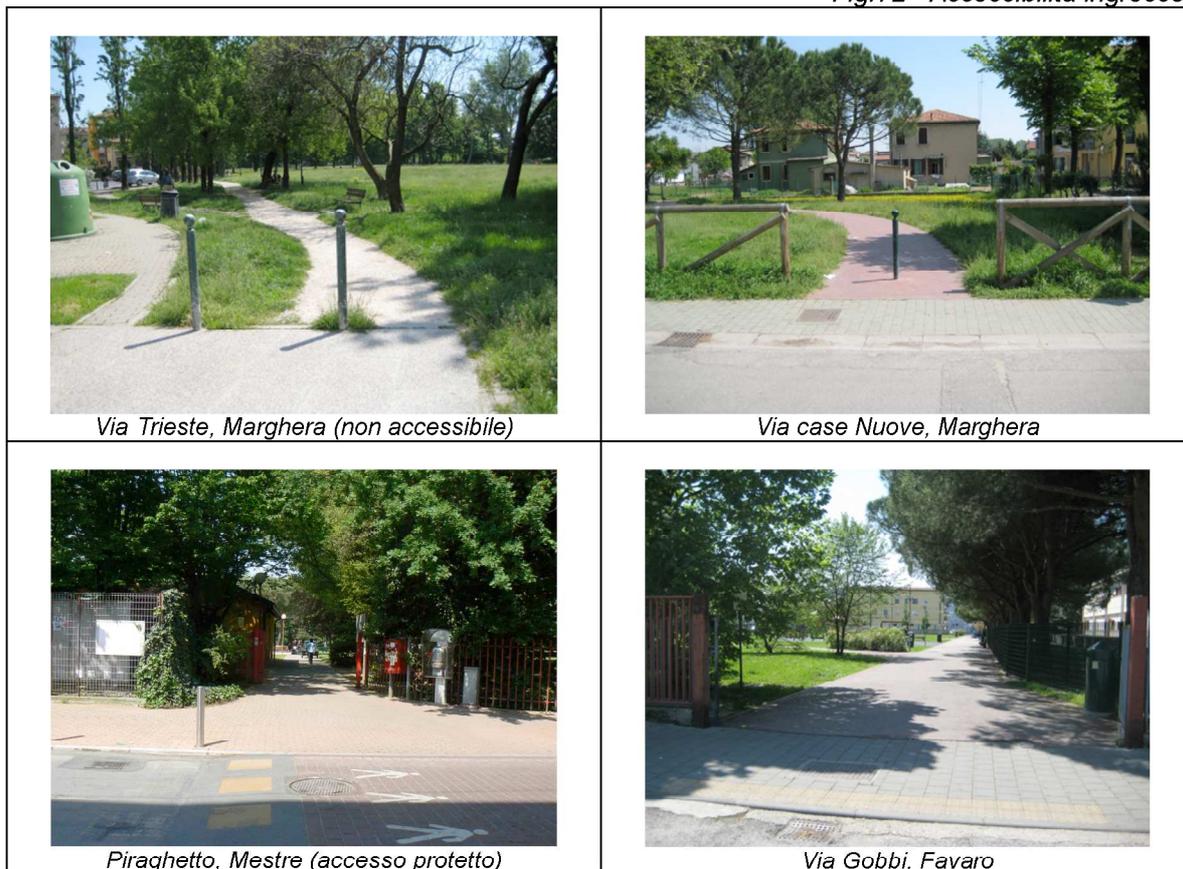
Tranne casi isolati le aree verdi sono di facile accesso. La presenza di una fermata d'autobus è condizionata dalla posizione, dimensione e funzione dell'area verde nel territorio. Le aree verdi attrezzate presenti nel centro di Mestre sono tutte collegate con i mezzi pubblici.

Invece, si nota spesso la mancanza di parcheggi riservati e di strisce pedonali in prossimità degli accessi.

¹⁸ Vd. l'analisi delle aree verdi e ricreative svolte da Vesta nello schedario dei rilievi di sintesi.

¹⁹ Parco Rodari, parco Chiarin, parco Albanese, parco di San Giuliano.

Fig.72 - Accessibilità ingresso



b. La segnaletica e l'orientamento

Fig. 73 - Segnaletica poco leggibile



Le mappe presenti in alcuni parchi e aree verdi sono poco leggibili a causa della tipologia usata e della posizione elevata. Sarebbe preferibile installare delle tavole d'orientamento in rilievo a misura di bambini.

Altri sistemi informativi, come la mappa scaricabile sul sito del Comune di Venezia con percorsi registrati, possono offrire al visitatore l'opportunità di preparare la visita a San Giuliano, al Parco Albanese o al Bosco di Mestre.

Fig. 74 - Posizione alta dei tabelloni

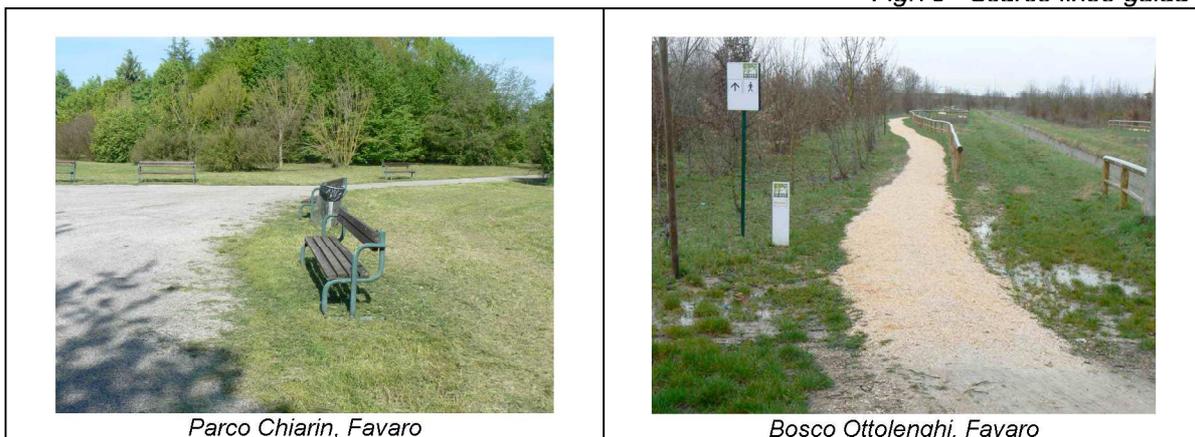


Oltre alla messa a disposizione di guide in braille, si consiglia di diversificare gli ausili informativi e di prevedere delle guide vocali²⁰ nei parchi più estesi anche per gli anziani con problemi di vista²¹.

Fig. 75 - Linee guida per gli ipo/non vedenti



Fig. 76 - Scarse linee guida



Molte aree rilevate non hanno linee guida per gli ipo/non vedenti. I viali principali

²⁰ Vd. i sistemi Ipod nei musei più moderni.

²¹ La conoscenza del linguaggio braille riguarda c.a. il 10% dei minorati visivi.

sono spesso privi di cordoli ed altri riferimenti guida.

Negli spazi aperti (aree verdi, piazza) il corrimano svolge una duplice funzione: offre un supporto alle persone con difficoltà motorie e consente agli ipo/non vedenti di orientarsi in sicurezza (vd. Fig.77).

E' stata spesso segnalata dagli anziani l'assenza del corrimano e/o il problema dei corrimani di metallo per le variazioni di temperatura che questo materiale subisce sia d'estate che d'inverno.

Fig. 77 - Aree giochi accessibili



c. Le aree giochi

Si nota l'assenza d'aree giochi attrezzate per i bambini disabili. L'accesso e la fruibilità dei giochi sono consentiti soprattutto ai bambini normodotati.

In molti casi, la pavimentazione stessa (ghiaia, sabbia) impedisce l'avvicinamento di una carrozzina o di un passeggino.

Le attrezzature ludiche presenti non prendono in considerazioni gli aspetti sensoriali che sono fondamentali per la crescita armoniosa di un bambino.

Fig. 78 - Aree giochi non accessibili



d. L'arredo²²

Le panchine sono presenti ma non sempre, sui lati, è stato previsto lo spazio necessario per collocare una carrozzella.

²² Vd. ed. Regione Veneto, "Il verde è di tutti" Polis, 2003.

Fig. 79 - Area sosta e picnic non accessibile



Monte Abetone, Favaro



Villaggio Laguna, Campalto

Fig. 80 - Parco come attraversamento scorciatoia



area di via Gobbi, Favaro



Parco Albanese, Mestre

8. GLI EDIFICI



8.1 Alcuni elementi metodologici

Fig. 81 - Tipologia e quantità di edifici rilevati

MUNICIPALITA'	Scuole	Biblioteche	Cimiteri	Uffici, Centri civici	Sport	somma
Favaro	12	1	3	3	2	21
ChirignagoZelarino	12	2	3	4	3	24
MestreCarpenedo	13	6	1	10	6	36
Marghera	10	2	1	4	1	18
somma	47	13	8	21	12	99

- **Modalità di selezione degli edifici**

La selezione degli edifici da rilevare²³ ha considerato le seguenti indicazioni:

- le segnalazioni dei portatori d'interesse socio-sanitari, dei gruppi anziani e delle municipalità²⁴;
- le valutazioni fornite dai responsabili scolastici;
- le valutazioni fornite da alcuni tecnici dell'ufficio PEL²⁵;
- le strategie complessive del piano fra cui:
 - la fruibilità delle scuole e biblioteche;
 - l'accessibilità e l'orientamento "dentro e fuori" dall'edificio;
 - la fruibilità dei luoghi d'aggregazione (parchi, piazze e centri civici);
 - il miglioramento della sicurezza.

Il numero d'edifici analizzati corrisponde al 40% del patrimonio comunale composto da 243 edifici²⁶.

A seguito delle esigenze emerse durante la fase partecipativa, in linea con gli obiettivi dell'amministrazione comunale di rafforzare la cultura e renderla universale e accessibile a tutti è stata data la priorità alle scuole ed alle biblioteche.

Il "bollino dell'accessibilità" è stato attribuito prevalentemente sulla base del rilievo tecnico, considerando sia la tipologia che la quantità degli ostacoli presenti.

Gli edifici rilevati dettagliatamente e che rientrano nella programmazione triennale dei prossimi interventi e.b.a., sono 29 di cui 27 scuole²⁷.

²³ Vd. schedario di sintesi delle municipalità: "lista degli edifici rilevati".

²⁴ Oltre le scuole le segnalazioni puntuali pervenute sono 7: il centro Donna, il centro Agape e l'Auser a Campalto, il parco Chiarin a Campalto, il giardino alla Gazzera, i centri civici a Chirignago, l'ufficio politiche sociali a Mestre.

²⁵ Tramite intervista è stata eseguita una pre-valutazione dell'accessibilità degli edifici.

²⁶ Vd. allegato 10 "Elenco generale degli edifici comunali di terraferma".

²⁷ Vd. album delle schede di dettaglio.

- Indicazioni d'intervento

Il rilievo di dettaglio fornisce indicazioni progettuali con l'identificazione puntuale delle barriere e la quantificazione sommaria dei costi degli interventi e.b.a.²⁸; tali dati consentono di definire il progetto preliminare necessario per procedere al finanziamento dell'intervento.

Il computo e il preventivo degli interventi è stato eseguito sulla base di un apposito prezzario che ha considerato le seguenti fonti:

- il capitolato prezzario degli interventi e.b.a. utilizzato nella municipalità di Favaro Veneto, definito dall'ing. Pasquale Minuto dir. dell'ufficio tecnico municipale;
- il Prezzario 2008 per opere edili del Comune Venezia, aumentando di c.a il 15-20% i prezzi in considerazione della puntualità e singolarità richiesta dell'intervento e.b.a.;
- il prezzario utilizzato nel 2007 per il PEBA del Comune di Portogruaro, redatto dagli stessi progettisti del PEBA Msss.

Nel progetto degli interventi sono stati considerati anche i parametri della sicurezza e del comfort, riferibili all'inserimento di ausili per ipo-nonvedenti negli ingressi delle scuole e negli interventi segnaletici per favorire l'orientamento interno ed esterno all'edificio. Per l'ulteriore autonomia delle persone con problematiche sensoriali si raccomanda la presenza di persone formate ad accogliere gli ipo-non vedenti e gli audiolesi negli uffici comunali²⁹.

8.2. I risultati dei rilievi

8.2.1 Criticità comuni agli edifici rilevati

Categoria considerata	n. edifici non a norma per ogni categoria	% su 103 edifici rilevati
Parcheggi	55	53%
Dislivelli	42	41%
Servizi igienici	33	32%
Collegamenti verticali	29	28%
Orientamento esterno	17	17%
Percorso esterno	15	15%
Pavimentazione	14	14%
Orientamento interno	11	12%
Porte	8	8%

Sarebbe interessante avere il dato diagnostico di tutti gli edifici comunali per conoscere con precisione quali siano i tempi e l'impegno finanziario per adeguare l'intero patrimonio comunale.

S'illustrano di seguito gli elementi indagati nel rilievo di sintesi:

- complanarità dei percorsi e delle aree esterne;
- efficacia della segnaletica e dell'orientamento interno ed esterno;
- comfort dell'ingresso;

²⁸ Vd. allegato 11: "Prezzario di riferimento per interventi e.b.a."

²⁹ Tale servizio potrebbe essere previsto in modo puntuale e su appuntamento.

- fruibilità dei collegamenti verticali e dei servizi igienici;
- accessibilità degli spazi esterni
- sicurezza (assenza di spigoli o scarsa scivolosità dei pavimenti);
- comfort acustico;
- comfort visivo e gli ausili per ipo-non vedenti;
- accessibilità delle uscite di sicurezza.

Identificazione esterna dell'edificio

Si rileva in modo diffuso la scarsa segnaletica che conduce i pedoni all'edificio e che identifica la struttura pubblica nello spazio urbano. Negli edifici con più funzioni e servizi occorre intervenire per migliorare l'orientamento interno³⁰.

Standard d'accessibilità

Generalmente negli edifici l'accessibilità è garantita dalla presenza di una rampa esterna; non sempre è presente l'ascensore o un servoscala per l'accesso ai piani superiori.

Si rileva inoltre la sottovalutazione d'alcuni microelementi fondamentali per la sicurezza e l'accessibilità di tutti (cordolo rampa, vetrofania porte ingresso); a tale proposito occorre ribadire che le problematiche delle barriere architettoniche e della sicurezza sono strettamente collegate; spesso sono carenti gli ausili per minorati visivi e audiolesi.

Servizi igienici per disabili

In numerosi edifici rilevati il bagno per disabili è assente o non è a norma.

8.2.2. Edifici comunali aperti al pubblico (cimiteri, uffici anagrafici, piscine, biblioteche)

<i>Categoria considerata</i>	<i>n. categorie non a norma</i>	<i>%</i>
Parcheggio riservato	23	22,3%
Dislivelli	16	15,5%
Orientamento esterno	13	12,6%
Servizio igienico	12	11,6%
Orientamento interno	10	9,7%
Collegamento verticale	10	9,7%
Percorso esterno	9	8,7%
Porte	6	5,8%
Pavimentazione	4	3,9%
<i>somma</i>	103	100%

Come riportato nella tabella, le principali criticità riguardano la mancanza di parcheggi riservati, la presenza di dislivelli e le difficoltà a raggiungere un edificio per la mancanza di informazioni e identificazione esterne.

Cimiteri

La scelta di rilevare gli otto cimiteri di Mestre è stata condizionata dal fatto che sono molto frequentati e che costituiscono luoghi di ritrovo soprattutto per le persone anziane.

³⁰ Negli interventi e.b.a. è stato previsto un importo standard in ogni scuola per l'acquisto d'ausili per agevolare il superamento delle barriere sensoriali.

Categoria considerata	n. categorie non a norma
Percorso esterno	6
Parcheggi	6
Dislivelli	5
Servizio igienico	4
Orientamento interno	3
Orientamento esterno	-
Pavimentazione	-
Porte	-
Collegamenti verticali	-

Fig. 82 - Esempi d'arredo poco fruibile



Sta Maria dei Battuti

Campalto

La fontanella circondata dal cordolo non consente l'utilizzo del rubinetto alla persona in carrozzina.

Fig. 83 - Percorsi



Cimitero di Chirignago (vialetto laterale)

Cimitero di Chirignago (viale principale)

Cimitero di Dese

Cimitero di Dese

Complessivamente i viali principali presentano una buona percorribilità, mentre i vialetti interni non sono percorribili. In molti casi la situazione è migliorabile con interventi puntuali. Si nota che gli arredi (fontanelle, distributori di candele, etc...) non sono stati progettati per le persone in carrozzine.

Servizi anagrafici

Gli sportelli informativi sono troppo alti e quindi non idonei ad accogliere le persone in carrozzine.

Il servizio di supporto alle persone con problematiche sensoriali è assente.

La richiesta della presenza di un mediatore che conosca il linguaggio dei segni è stata più volte espressa durante il processo partecipativo. Si pone l'esigenza di migliorare la formazione degli impiegati e di procedere all'acquisto di semplici ausili tecnologici ormai facilmente disponibili e commercializzati.

Fig. 84 - Gli sportelli



Municipio Marghera

Anagrafe Chirignago

Piscine

Fig. 85 - Le piscine



Piscina di via Olimpia, Mestre

Piscina Terraglio

La valutazione dell'accessibilità delle piscine è fondamentale in quanto il nuoto è lo sport praticabile con quasi tutti i tipi di disabilità o malattia anche in età giovanile o avanzata.

Le piscine rilevate, presentano un discreto livello d'accessibilità esterna ed interna che potrebbe tuttavia migliorare intervenendo negli spogliatoi e nelle docce con la collocazione di un arredo idoneo e la messa a disposizione d'appositi ausili (ad

esempio il sollevatore per entrare ed uscire dalla vasca). La divisione della piscina con corde agevola le persone ipovedenti ad orientarsi in acqua.

Biblioteche

Fig. 86 - La cultura



Categoria considerata	n. categorie non a norma
Percorso	2
Orientamento esterno	4
Parcheggio riservato	10
pavimentazione	-
Dislivelli	4
Porte	1
Collegamenti	4
WC	5
Orientamento interno	3

A parte la mancanza di parcheggi riservati, le biblioteche hanno un discreto livello d'accessibilità per le persone con problematiche motorie. Riguardo alle barriere sensoriali è necessario puntare sulla fornitura di ausili in grado di agevolare la consultazione dei libri. Il progetto della nuova biblioteca di Mestre in via Poerio rappresenta un'occasione per la sperimentazione e l'utilizzo di tali ausili. Si segnala che il centro Candiani ed il teatro Toniolo presentano un buon livello d'accessibilità.

8.2.3. Le scuole



Il patrimonio scolastico comunale è costituito da 103 unità immobiliari. Il rilievo di sintesi ha permesso di indagare 47 scuole, cioè il 46% delle scuole comunali, esclusi gli istituti superiori che dipendono dall'ente provinciale³¹.

Fig. 87 - Scuole: quantità di categorie rilevate non a norma

Oggetto del rilievo	Quantità di rilievi non a norma per municipalità				tot.	%
	Mestre-Carp.	Marghera	Favaro	Zel.-Chirign.		
Parcheggio riservato	12	9	5	6	32	68%
Dislivelli	10	1	9	6	26	55%
Servizio igienico	8	6	6	2	22	47%
Collegamento verticale	7	5	2	5	19	40%
Pavimentazione	3	1	5	1	10	21%
Percorso esterno	-	1	3	3	7	15%
Orientamento esterno	-	2	-	2	4	9%
Porte	1	-	-	1	2	4%
Orientamento interno	-	-	1	-	1	2%

La tabella indica al primo posto delle criticità la categoria dei parcheggi riservati, seguita dai dislivelli e dall'assenza di servizi igienici a norma.

- **Progettazione partecipata**

Fig. 88 - Sopralluoghi con gli addetti scolastici



Scuola Grimani, Marghera

Scuola Campalto

³¹ Vd. allegato 12 "popolazione studentesca a Mestre".



Scuola Mary Poppins, Gazzera

Scuola materna Girasole, Campalto

L'accompagnamento del personale scolastico durante il sopralluogo permetteva d'identificare le principali criticità e alcune priorità d'intervento.

- **Spazi interni**

La selezione delle scuole da rilevare è avvenuta in collaborazione fra municipalità ed istituti scolastici e quasi sempre il rilievo è stato eseguito seguendo le indicazioni del personale scolastico³².

La qualità del lavoro del personale e degli alunni all'interno della scuola è condizionata dal grado di sicurezza e della disponibilità di spazi.

I problemi incontrati riguardano principalmente le aree esterne delle scuole (entrata/uscita), le uscite di sicurezza, l'insonorizzazione delle mense e delle palestre, la scarsa sicurezza delle scale, la presenza di elementi spigolosi (finestre, arredo, termosifoni e pilastri).

Si rileva inoltre che c.a. il 40% delle scuole rilevate non hanno l'ascensore mentre il 47% non sono dotate di un bagno accessibile.

- **Le aree esterne**

Fig. 89 - Protezione delle entrate/uscite degli edifici scolastici



Scuola elementare Don Bosco Ca'Sabbioni (protetta)

³² Dirigenti, coordinatori alla sicurezza o insegnanti.