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

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'e il PEBA di Mestre

1.1. Le ragioni del piano 1.2. Le caratteristiche 1.3. I destinatari	pag. 1
2. APPROCCIO METODOLOGICO 2.1. Gli obbiettivi 2.2. Le azioni 2.3. La governance e l'adozione 2.4. Il cronoprogramma	pag. 5
 3. IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO 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. 	pag. 14
PARTE II. Analisi e partecipazione	
4. STUDIO E INTEGRAZIONE DI PIANI E PROGRAMMI 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	pag. 22
5. STRATEGIE ANALITICHE 5.1. La scala locale 5.2. La scala metropolitana	pag. 28
6. RISULTATI DELLA PARTECIPAZIONE 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	pag. 33

PARTE III. Rilievo e priorità

	I PUBBLICI Icuni elementi Metodologici risultati del rilievo 7.2.1. Spazi urbani 7.2.2. Aree verdi e ricreative	pag. 45
	CI Icuni elementi metodologici risultati dei rilievi 8.2.1. Criticità comuni agli edifici rilevati 8.2.2. Edifici comunali aperti al pubblico 8.2.3. Le scuole	pag. 68
9.1. M 9.2. M 9.3. M 9.4. M 9.5. Ta	A', COSTI, AZIONI DI SUPPORTO lunicipalità di Favaro Veneto lunicipalità di Mestre Carpenedo lunicipalità di Marghera lunicipalità di Chirignago Zelarino abelle riassuntive e azioni di supporto al piano	pag. 85
ALLEGATI		
Allegato 1.	Linee guida per l'orientamento dei soggetti au	utistici
Allegato 2.	Elenco soggetti coinvolti delle direz. e aziend	e municipalizz.
Allegato 3.	Schema questionario	
Allegato 4.	Elenco associazioni socio-sanitarie e gruppi a	anziani coinvolti
Allegato 5.	Verbali dei forum	
Alegato 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 shape	provenienza file
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 2008-200	9
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,

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.

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

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



- 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.

Anziani



- 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.

Disabili in carrozzina



- 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;

Disabili temporanei



- 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;

Persone con deficit visivo



- reperirsi nello spazio;
- orientarsi;
- spostarsi in sicurezza;
- leggere gli spazi e la segnaletica;

Persone con deficit uditivo - spostarsi in sicurezza;



- trovare delle informazioni accessibili per orientarsi;
- comunicare con gli altri.

Persone con problemi cognitivi (down)5



- 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;
- interdisciplinarità;
- 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 obbiettivi

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

ELABORARE UN PEBA PARTECIPATO, AGGIORNABILE, STRATEGICO, VISIBILE individuare coinvolgere creare sinergie sensibilizzare formare alcuni sul tema priorità nel processo i sulla tecnici dell'a.c. e dell'accessibilità d'intervento problematica portatori promuovere la condivise d'interesse della mobilità progettazione dei disabili universale

Fig.1- Diagramma degli obbiettivi 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 occorreva 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



Marina, Unione Ciechi



Giuliano, Apvh

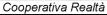


Antonella, Centro Agape



Giampaolo, Cooperativa Rochdale







 $^{^{10}\,\}mathrm{Vd}.$ 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

seminario con le Municipalità

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

Marghera



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: fisicamotoria, 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.



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;
- 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

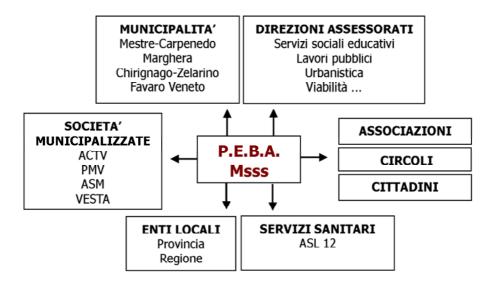
Il PEBA fa capo all'ufficio EBA che coordina gli interventi e fornisce informazioni ai cittadini. Il seguente diagramma evidenzia la trasversalità del tema e la molteplicità dei soggetti direttamente e/o indirettamente coinvolti.

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

Gli attori da mobilizzare 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.

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

Anviso: albo pretono marifesti/URF Informshandicap WEB Consitari Paren detle Municipalità Trasmission e PEBA a aggiomato Presentations Regione Municipalità e direzioni Trasmission Contro-diduzioni e PEBA a Direzione Approvaz. Deposito 30 gg PEBA Delibera di Ossensabni 30 gg Consiglio Comunale Urbanistica GC e Mobilità Presentazione secciazioni PEBA e sociată Pubblicazio partecipate ne Msss on line 2009 Maggio Glugno Lugão Agosto Sattembre Ottobre

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)

8	AZIONE	000	N B	FEB	MAR	F F	MAG	Ē	FING	AGD	######################################	Ę	AQN.	ü	N	E
	COMUNICAZIONE															
EVENTO	PRESENT AZONE PUBILICHE AL CANDIANI - AVVIO PERA	•		•								•				
EVENTO	PAGINA WES		•					1 3				1				
EVENTO	COMUNICATI STAMPA			•				•				•				•
	MODALITA" - CINVOLGIMENTO SOGGETTI PER REDAZIONE PEBA (MUNICIPALITA", SOCIETA" PARTEC, ASSOCIAZIONI)	R REDAZIO	NE PEB	A (MUNN	SPALITA	V. SOCIE	TA' PAR	TEC. AS	SOCIAZI	ONE)						
1940	N.4 - FOCUS GROUP CON LE MUNICIPALITA.		8	8												
MB. TRMPO	INCOMTRI COMI PROFESSIONISTI PER LA REDAZIONE DELLE SCHEDE		8	8												
	HEDAZIONE DEL PEBA															
MBI, TEMPO	SCHEDATURA EDINCIE SPAZI PUBBLICI					4										
MEL	HEDADONE DEL PANO-CARTODRAFIA, BCHEDE, HELADONE, PROGRAMMA INTERVENTI		Water .								9					
	ITER DI APPROVAZIONE	8 8														
DINGNE	ADDITIONS GRAFFA COMPINALS											•				
омена	A TLUMCHOWN VANCORSMINO	ĮL.,			5	-32		9			35-11	•	•			
MAL	COSSERVAZIONE): 					Ī			
NEL TEMPO	ACADSHAMENTO PERA FREPOSTA OSSERVAZION							2 4				2=1				
DUNING	APPROVACIONE IN COMBINALE															•
	LEGENCA (ATTENTA PURITIBLE ATTENTA PROCLEMBA ATTENTA IN CUE SOM	ATTESTA PLANTALE. ATTESTA PROCUROLANDATA NEL TEMPO ATTESTA PROCUPADATA NEL TEMPO ATTESTA IN CUE SONO CORNOCI,TELE MANCEPALITA	L TEMPO	MUNICIPIALIT											

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 <u>Direzione PEL</u>, attraverso <u>l'Ufficio EBA</u>, redige il <u>PEBA</u> 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, <u>propone</u>, in occasione del Bilancio e della <u>programmazione delle opere pubbliche</u> (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 <u>interventi aventi carattere</u>

_

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;

<u>le Municipalità e le società partecipate (come PMV, ASM, VERITAS, INSULA, etc.) attuano il PEBA</u> utilizzando le risorse finanziarie messe a disposizione all'interno del quadro programmatorio 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 riassestamento 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, <u>l'attuazione del PEBA Msss</u>, <u>relativamente alle priorità individuate di cui alle schede di dettaglio, può essere programmata in un tempo di circa 3/4 anni.</u>

La valutazione, invece, <u>sull'attuazione del PEBA Msss, riferita alla rilevazione più ampia di cui alle schede di sintesi (per un importo di circa € 15.500.000)</u>, 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,

_

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.

		Α	В	С	D	E	F	G	Н
Municipalità	Totale	Schede di	Riduz.	Schede dettaglio	В-С	%	Fabbisogno	Fabbisogno	(F+G) Tot.
	n°	sintesi - n°	priorità	Priorità - n°		C/D	priorità - €	€ (n1)	fabbisogno - €
Favaro Veneto									
Edifici e parchi	55	33		11			348.842,00		
Vie	١	47		2			66.150,00		
		80		13			414.992,00		
<u>Marghera</u>									
Edifici e parchi	66	29		6			232.566,00		
Vie	١	90		9			338.870,00		
		119		15			571.436,00		
Mestre Carpe	nedo						,		
Edifici e parchi	125	47		7			256.968,00		
Vie	١	145		17			554.340,00		
		192		24			811.308,00		
Chirignago Z	elarino						,		
Edifici e parchi	64	32		5			244.896,00		
Vie	١	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	
	(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

		Finanziamento					
Anno		(n1)	Interv. tram	Interv. PEBA			% attuaz.
			Α	В	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	derivant	e dalla schedatura	del PEBA				
(Tab.1	3)				15.661.559,13		

(n1)

(n2)

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

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.

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 predispone le scheda di dettaglio (se non comprese nel PEBA). Se la scheda di sintesi è assente, predispone la nuova scheda di sintesi (per gli interventi da inserire nel triennale) e la scheda di dettaglio per gli interventi da inserire nell'Elenco.	Verifica le schede di sintesi e di dettaglio.
Predispone 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 (raccoglie 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 edifico prioritario oggetto di intervento, insicurezza della strada come segnalato dagli utenti):
 - o 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:
 - o intervento richiesto dalla Municipalità;
 - intervento richiesto dalle associazioni di categoria;
 - o 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 sociosanitarie1.

STUDIO PROGETTI E POLITICHE PIANO STRATEGICO PAT **ACTV PTGU ASM BICI-PLAN** MAPPATURA RESIDENZA PERS DISABILI PERCORSI IO VADO A SCUOLA DA SOL PROGETTI PEDIBUS polizia MAPPA INCIDENTALITÀ municipale LINEE BUS FACILI politiche TRAM sociali-educative

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	

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 semiguidate presso alcuni portatori di interesse privilegiati.

servizio			
337723			
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.

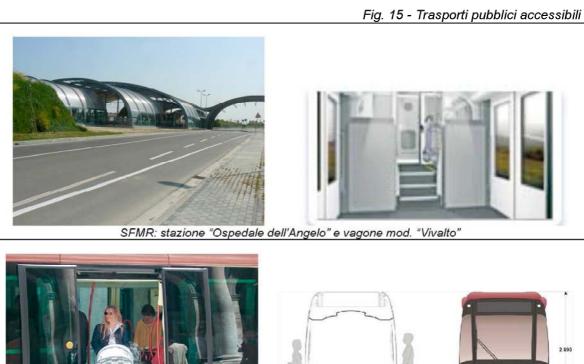
-

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 gi spazi urbani.



TRAM: fermate con pianale in quota



AUTOBUS ACTV: "Bus facile" con pianale ribassato e scivolo retrattile

TRIVIGNAGO

ZELARINO

CIPRE/SIN. CARRENEDO

ASSEGGIANO

GAZZERA

MESTRE

BISSUOLA

TESSERA

CATENE

MARCHERA

CA SABBION MALCONTENÇA

CA SABBION MALCONTENÇA

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 euro ¹⁰. 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 gestori ¹¹.

- 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

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

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

alle persone con disabilità temporanea.

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.

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

L uter

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.





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.

- i tempi di percorrenza (in genere il tragitto non supera il chilometro di distanza).

_

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:

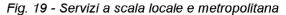
¹⁵ Vd. La Mappa del Pediplan.

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







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 avengono 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.

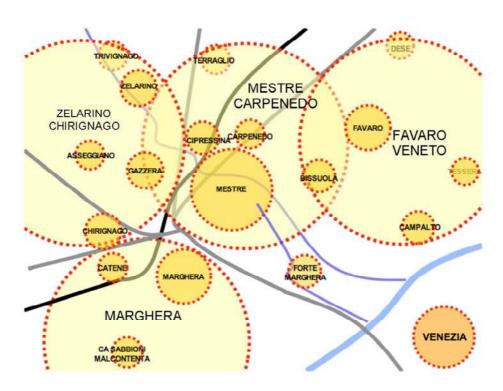


Fig. 20 - Multipolarità e municipalità

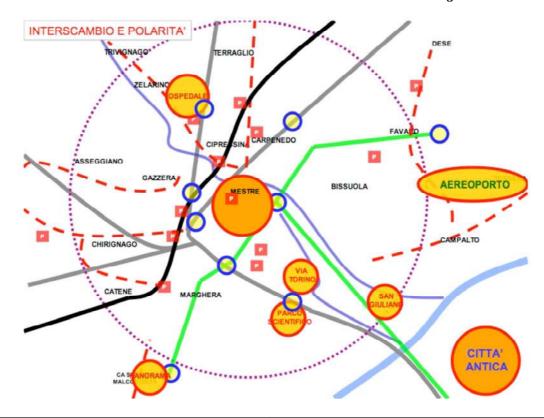
La figura 20 evidenzia le municipalità della terraferma che inglobano altre centralità consolidate.

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







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 della 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

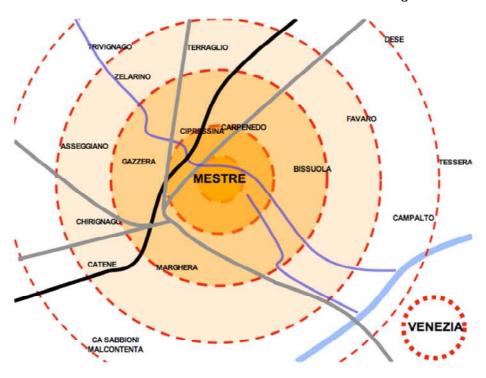


Fig.23 - Aree centrali identificate





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 sopraluoghi 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

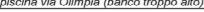


Via Francesconi Marghera (parcheggio su marciapiede)



Via Aleardi (plateatico che limita il percorso)







Via Manin, Mestre (parcheggio "selvaggio")

35

¹⁹ Si considerano come elementi di arredo urbano: i cassonetti della spazzatura, le panchine, le fioriere, i fermatraffico 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.



Centro commerciale Panorama, Marghera



viale Stazione, Mestre



Incrocio Via Milanese/Piave



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 cosidette 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





- a. Le interruzioni nei percorsi pedonali.
- b. L'insicurezza degli attraversamenti stradali.
- c. L'interferenza bici / pedoni.
- d. L'intralcio dell'arredo urbano.
- e. 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 Parco Ferroviario, Marghera (marciapiede incompleto)





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)

38

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 sopraluoghi effettuati per i rilievi.

Fig. 33 - Abaco degli interventi consigliati nelle aree scolastiche

INTERVENTI FISICI	INTERVENTI EDUCATIVI		
Rafforzare la segnaletica verticale ed	Rallentare il traffico in determinati orari		
orizzontale anche inserendo dei rallentatori di			
I .			
traffico			
Predisporre i parcheggi a rotazione oraria (vd.	Svolgere una campagna di sensibilizzazione		
Favaro).	per educare alla sicurezza stradale gli		
	autobilisti.		
Mettere in sicurezza tutti gli attraversamenti	Diffondere il Pedibus		
adiacenti alla scuola.			
Completare i marciapiedi circostanti l'edificio	Individuare soluzioni provvisorie nelle vie che		
1 .			
scolastico.	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

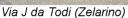














c. Interferenza biciclette/pedoni

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



Via Brenta Vecchia



Piazza XXII Marzo



Via Olivolo (Zelarino)



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'idonea 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.



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





Cimitero S. Maria Battuti (segnaletica leggibile)







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.

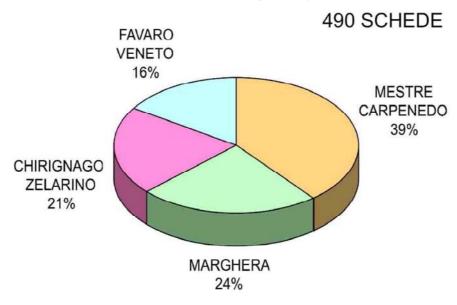
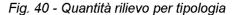
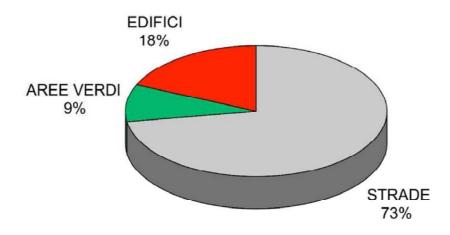


Fig.39 - Ripartizione dei rilievi nelle municipalità



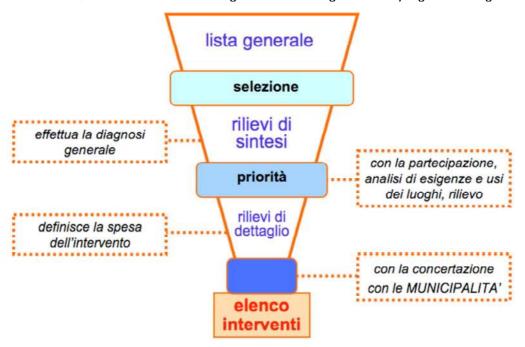


Un sistema a "selezione progressiva" (vd. schema a imputo della fig. 41) ha consentito di individuare le schede d'intervento partendo dalla lista generale degli edifici e degli spazi pubblici¹.

-

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
rilievo di sintesi	42	357	99	498
rilievo 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







Via Lavelli a Marghera

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...).

 $^{^4}$ II 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 disagio⁶. 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



Calle del Sale



Legrenzi



Ptta. Vecchi - Magellano



Via Magellano

48

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.

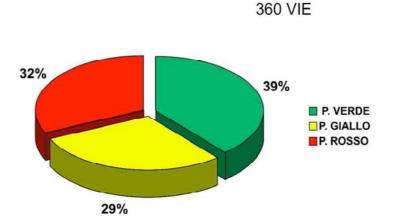


Fig. 47 - Diagramma dell'accessibilità dei percorsi

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 tuttavìa 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



Via San Don a Favaro (ampio marciapiede confortevole)



Via Palazzo



Via del Miglio (liceo Stefani)



Via Borgo San Pietro-Val di Fassa a Favaro (via residenziale con assenza segnali rallentatraffico)

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



Via Benvenuto, Marghera



Via Zambelli, Marghera

Fig. 50- Vie molto frequentate sprovviste di marciapiede





Fig.51 - Percorsi protetti nel centro di Mestre





Fig.51 bis - Percorsi degradati



Via Nicolodi, Marghera



laterale a via S. Donà (zona residenziale senza marciapiede e asfalto degradato)

Fig.52 - Interventi di protezione poco funzionali e pericolosi per le biciclette 16



Via Olimpia, Mestre (percorso poco leggibile per gli ipo/non vedenti)



Fig. 53 - Radici affioranti¹⁷



P.le Concordia, Marghera



Fig. 54 - Vie residenziali con scarsa segnaletica pedonale





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

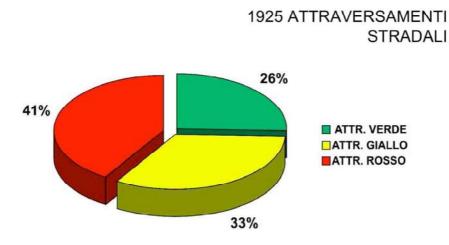
¹⁷ Il problema delle radici è stato più volte segnalato sia dalla cittadinanza che dagli uffici tecnici delle municipalità.

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.

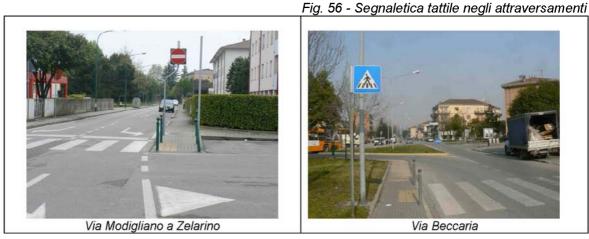
Fig. 55 - Accessibilità degli attraversamenti stradali



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.





55

Fig. 57- Attraversamenti per ipo-non vedenti



Via Verrazzano

(semaforizzato e con bande podotattili

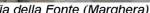
Fig. 58 - Attraversamenti poco o non segnalati





Fig. 59 - Attraversamenti non accessibili







Via Trieste

Fig. 60 - Attraversamenti protetti sopraelevati



Attraversamento protetto in Via Piraghetto



Via Baglioni



Via Salvator Rosa (Zelarino)

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 rettifili 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 limitrofi 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:

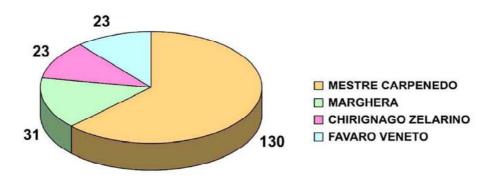
Rosso: parcheggio riservato assente.

Giallo: parcheggio riservato presente ma non a norma.

Verde: parcheggio riservato presente e a norma.

Fig. 62 - Quantità di parcheggi riservati rilevati

TOT. 207



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.

45%

A NORMA
NON A NORMA

55%

Fig. 63 - Accessibilità parcheggi riservati

Fig. 64 - Parcheggi nelle scuole



Scuola Mary Poppins – Gazzera (parcheggio riservato a norma)



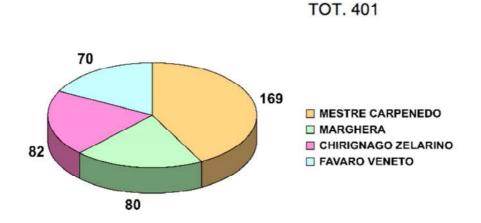
Scuola Baracca - Mestre (assenza di parcheggio riservato)

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



(fermata senza pensilina)



(fermata accessibile da un lato solo)

Fig. 67 - Fermate accessibili protette e riparate





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





Fig.69 - Fermate non accessibili alle carrozzine





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.





Piazza Pastrello, Favaro Veneto











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





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.

N. AREE RILEVATE		
11		
12		
11		
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:

- a. Gli accessi
- b. La segnaletica e l'orientamento
- c. Le aree giochi
- d. L'arredo
- e. 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.

63

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

Piraghetto, Mestre (accesso protetto)

Fig. 73 - Segnaletica poco leggibile

Via Gobbi, Favaro



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



Parco Via Indri, Favaro

Fig. 76 - Scarse linee guida





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

 $^{^{20}\,\}mathrm{Vd.}$ i sistemi lpod 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



Area gioco Via Case Nuove, Marghera

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

area giochi in via Gatta, Terraglio

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





Fig. 80 - Parco come attraversamento scorciatoia





8. GLI EDIFICI



8.1 Alcuni elementi metodologici

Fig. 81 - Tipologia e quantità di edifici rilevati

MUNICIPALITA'	Scuole	Biblioteche	Cimiteri	Uffici, Centri	Sport	somma
				civici		
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 obbiettivi 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)

Categoria considerata	n. categorie non a norma	%
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%
somma	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





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

Fig. 83 - Percorsi



Cimitero di Chirignago (vialetto laterale)







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





Piscine

Fig. 85 - Le piscine







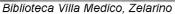
La valutazione dell'accessibilità delle piscine è fondamentale in quanto il nuoto è lo sport praticabile con quasi tutti i tipi di disabilità o malattia anche in età giovanile o avanzata.

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







Biblioteca Favaro Veneto







Biblioteca, Cà Sabbioni

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	9	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



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.

ERROR: ioerror
OFFENDING COMMAND: image

STACK:





Scuola elementare F. Bandiera Malcontenta (non protetta)





Scuola elementare Cornaro, Favaro

Le criticità segnalate riguardano la mancanza d'aree di sosta riservate, la scarsa sicurezza nelle entrate-uscite delle scuole e nelle zone limitrofi e la pesante interferenza del traffico automobilistico. Si evidenzia la pericolosità di alcuni attraversamenti e la difficile convivenza fra pedoni, ciclisti ed automezzi.

Segnaletica







Scuola Mary Poppins a - Gazzera







Scuola materna Girasole, Campalto

L'uso del colore nella recinzione della scuola agevola il riconoscimento dell'edificio. Le scuole sono gli unici edifici comunali riconoscibili dall'esterno. Si consiglia di estendere quest'identificazione a tutti gli edifici scolastici ed individuare altri modi per aumentare la riconoscibilità del patrimonio comunale.

• Ingresso all'edificio



Scuola primaria Toti, Mestre (ingresso senza rampa laterale)

Fig. 91 - Dislivelli all'ingresso



Scuola primaria Baracca, Mestre (ingresso senza rampa laterale)



Scuola media Einaudi, Marghera



Scuola elementare Visentini, Marghera



Scuola Elementare Fucini, Favaro V.



Scuola materna via dell'Edera, Chirignago

La quasi totalità delle scuole rilevate non presenta problemi d'accessibilità all'ingresso principale. Come si vede in tabella, la rampa è quasi sempre collocata a lato dell'ingresso principale.

• Uscite di sicurezza

La maggiore parte delle uscite di sicurezza non sono accessibili. Un problema ricorrente spesso segnalato dagli insegnanti, dal personale ausiliario e dai disabili.





Fig. 92 - Uscite di sicurezza non accessibili

Scuola primaria Leopardi, Mestre





Collegamenti verticali





Fig. 93 - Scale: protezione parziale





Nel 90% dei casi le scale richiedono interventi di messa a norma, il più delle volte riconducibili all'uso del corrimano; la funzione svolta da tale elemento è spesso sottovalutata dai tecnici, invece rappresenta un ausilio indispensabile per la sicurezza e il sostegno sopratutto per i bambini nelle scuole materne ed elementari e funge da guida per gli ipo-non vedenti. L'assenza del secondo corrimano sul lato del muro del vano scala riguarda quasi tutti gli edifici.

Fig. 94 - Ascensore e montacarichi¹





Il 40% delle scuole rilevate sono sprovviste d'ascensore². Nel corso dell'anno scolastico gli alunni sono frequentemente soggetti a fratture, distorsioni e altri traumi che comportano una disabilità temporanea e limita i loro spostamenti. Riguardo agli ascensori³ presenti si nota che non sono stati attrezzati con pulsantiere in rilievo e codici braille. Si ritiene il montascale un ausilio di difficile utilizzo; un mezzo poco gradito dai disabili anche se in alcune situazioni, a causa dei limiti di spazio, risulta essere l'unica soluzione per l'accessibilità del piano superiore.

• Servizi igienici







Il 47% delle scuole non hanno un servizio igienico a norma. Si rileva a tal proposito che un bagno a norma è inderogabile nel caso di presenza di studenti o personale con disabilità motoria.

¹ Vd allegato 13 "lista degli edifici dotati d'impianto elevatore".

² Gli insegnanti spostano l'aula al pianoterra s eci sono alunni con problemi motori.

³ Alcuni ascensori non erano in funzione al momento del sopralluogo.

Spazi esterni



Fig. 96- Spazi esterni non accessibili



Materna Capuccetto Rosso Marghera

In alcune situazioni gli spazi esterni di pertinenza dell'edificio (cortile e giardino) non sono accessibili, percorribili e sicuri. Si ricorda che lo spazio esterno rappresenta un importante complemento della struttura scolastica in cui vengono svolte attività ludiche e didattiche.

Sicurezza

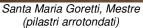
Fig. 97





Scuola elementare Trivignano (spigoli termosifone e colonne evidenziate cromaticamente)







Scuola materna Cornaro, Favaro Veneto (protezione pilastri)



Scuola Mary Poppins (tappeto antiscivolo)



Scuola materna Cornaro2, Favaro Veneto (copritermosifone)

E' sempre possibile e con una spesa molto contenuta intervenire per ridurre la presenza di spigoli, ed angoli sporgenti di finestre, termosifoni, o elementi di arredo. Le figure soprastanti illustrano diverse soluzioni per la protezione degli spigoli.

Comfort acustico



Scuola elementare S.ta Barbara, Chirignago

Fig. 98 - Palestre e mense non insonorizzate



Il problema dell'insonorizzazione di alcuni spazi comuni come la mensa e le palestre, é evidenziato in tutte le scuole, in particolare per i soggetti con problematiche sensoriali e cognitive e più in generale da tutte le persone (adulti e bambini) che trascorrono molto tempo nelle scuole.

La qualità acustica dei locali e le conseguenti condizioni di benessere per insegnanti e studenti sono tra gli aspetti forse più trascurati nella realizzazione delle scuole⁴. E' opportuno evidenziare che gli effetti del rumore sugli studenti e sugli insegnanti sono correlati all'insorgere di danni al sistema nervoso, all'equilibrio endocrino e all'apparato uditivo.

⁴ II D.M. 18/12/75 norma tale materia.

• Comfort visivo e ausili per ipo-non vedenti e soggetti con problemi cognitivi⁵.

Fig. 99



Scuola elementare S.ta Barbara, Chirignago (ampio spazio int. e scarso contrasto cromatico)



Scuola Media Trentin (ampio spazio est. e scarso contrasto cromatico)



Scuola Mary Poppins, Gazzera (dislivello insicuro per ipo vedenti)



Scuola elementare Villa Medico, Zelarino (elemento d'ostacolo per ipo vedenti)



Scuola Mary Poppins, Gazzera (scarsa segnalazione dislivelli)



(assenza segnale tattile a pavimento)

Si rileva lo scarso utilizzo di vetrofanie o la mancanza di contrasti cromatici negli ingressi principali. Per gli ipovedenti e i soggetti autistici è preferibile evitare l'eccessiva luminosità e riflessione degli ambienti e cercare di privilegiare i contrasti cromatici.

⁵ Vd. allegato 1 "Linee guida per l'orientamento dei soggetti autistici".

• Ausili per l'orientamento nelle scuole come apprendimento

La scuola è il principale luogo educativo in cui l'insegnamento dell'orientamento nello spazio è previsto sia nel primo ciclo che nel secondo ciclo; perciò la predisposizione di una tavola d'orientamento all'ingresso dell'edificio è indispensabile e rappresenta uno strumento didattico per gli alunni. Si raccomanda negli edifici multifunzionali e/o complessi di predisporre una tavola d'orientamento (totem) in rilievo ed in braille o un plastico in 3D nell'ingresso dell'edificio che possa essere letta da tutti gli alunni; per gli autistici è importante che la simbologia e la grafica siano di immediata comprensione.

La diffusione d'alcune targhette in braille e in rilievo in alcuni luoghi importanti come il bagno ha la funzione di sensibilizzare gli alunni ad un linguaggio universale attualmente sconosciuto perché poco rappresentato.

Alla materna e all'elementare, il bambino ipovedente dovrebbe avere la possibilità tramite l'insegnante di sostegno di apprendere ad orientarsi nello spazio e a costruire il suo percorso incollando sul pavimento semplici bande podotattili e segnalando alcuni luoghi chiave come i bagni, la mensa, l'uscita sul giardino. Nelle scuole elementari è utile ricordare che in molti casi gli alunni con disabilità visiva non sono in grado di usare il bastone per spostarsi, quindi, gli arredi non dovrebbero essere fruibili da tutti e collocati in modo da non ostacolare il percorso. La qualità dell'ambiente scolastico è un elemento chiave per garantire all'alunno la conoscenza degli spazi e degli oggetti.

9. PRIORITÀ, COSTI E AZIONI DI SUPPORTO

Si fornisce di seguito la lista delle priorità ed i relativi costi per interventi e.b.a. disaggregati per municipalità.

Le priorità d'intervento sono state calcolate in base ai seguenti criteri: VIE

- Principali vie laterali alla fermata del Tram e Sfmr
- Presenza di un edificio prioritario
- Forte insicurezza, segnalazioni numerose
- Percorso tematico e/o funzionale strategico molto frequentato
- Presenza di servizi socio-sanitari, scuole o concentrazioni categorie deboli (erp, casa riposo, ambulatori, presenza bambini disabili motori)
- Richieste municipalità

EDIFICI

- Valutazione accessibilità
- Richieste Municipalità
- Richieste categorie deboli ed associazioni

9.1. Municipalita di Favaro Veneto

Livello d'accessibilità e di priorità degli spazi urbani ed edifici rilevati

	VIE RILEVATE	PRIORITA'	ACCESSIBILITÀ	INTERVENTI IN CORSO O PREVISTI
1.	GOBBI (Favaro)	8	X X	1 ° tratto Favaro eseguito
2.	ALTINIA (Favaro)	8	X X	In corso
3.	Park. Scambiatore Altinia	7	XX	
4.	MONTE CERVINO (Favaro)	6	X X	
5.	INDRI (Favaro)	6	XX	
6.	VIA ALTINIA (Dese)	6	XX	
7.	VIA ALTINIA (da Favaro a Dese)	6	XX	
8.	PASSO SAN BOLDO (Favaro)	6	XX	Progetto non finanziato
9.	CA'SOLARO (Favaro)	6	XXX	Senza finanziamento
10.	MONTE FADALTO (Favaro)	6	XX	
11.	CIMITERO (Campalto)	6	XX	Prioritario!
12.	SABBADINO (Campalto)	6	XX	Rotonda e intervento ciclabile 1° tratto
13.	P.LE ZENDRINI (Campalto)	6	X X	
14.	ORLANDA (Campalto)	6	XX	Lavori in corso altezza via Tiburtina
15.	ORLANDA (Tessera)	6	XX	Marciapiede previsto da incrocio Triestina
16.	STATALE Triestina (Tessera)	6	XX	
17.	GOBBI (Campalto)	6	XX	
18.	SAN DONA'	5	XX	TRAM
19.	TRIESTINA	4	XXX	Progetto sn finanziamento
20.	PIAZZA PASTRELLO (Favaro)	4	XX	
21.	MUNEGHE	4	X X	Lavori terminati
22.	B.GO S.PIETRO/VAL FIORENTINA	4	X X	
23.	PASSO CAMPALTO	4	X X	Lavori in corso verso la darsena
24.	CHIARIN	4	XX	
25.	N. CORTIVO	4	XX	
26.	MONTE ROSA	3	XX	Lavori ultimati
27.	MONTE CELO	3	X X	Lavori ultimati
28.	MONTE PAULARO	3	XX	Lavori in corso
29.	MARCHESI	3	XX	
30.	CAMPALTON	3	X X	

31.	BAGARON	3	$\times \times \times$	
32.	MOROSINI	2	XX	
33.	PIAZZALE BENEDETTO	2	XX	Lavori ultimati
34.	PLE STA M. ASSUNTA	2	XX	
35.	ALESSANDRIA	2	X X	
36.	ASTI	2	XXXX	
37.	Piazzale FLLI POMIATO	2	XX	
38.	LITOMARINO-Cimitero Dese	2	XX	Strada stretta; progetto sn finanziamento
39.	OTTOBONI	2	X X	
40.	CLAUDIA	1	XX	
41.	CARD. AGNOLETTI	1	XX	
42.	BAZZERA (Tessera)	1	XX	
43.	PEZZANA (Tessera)	1	X X	
44.	FORTE COSENZ (Tessera)	1	XX	
45.	MONTE ABETONE	1	XX	
46.	MONVISO	1	XX	
47.	FOLAGHE (Dese)	0	XX	

	EDIFICI RILEVATI	PRIORITA'	ACCESSIBILITÀ
1.	Scula el. Don Milani- Campalto	4	Poco acc.
2.	Scuola elementare Collodi (Tessera)	4	Poco acc.
3.	Casa famiglia Agape	3	Suff. acc.
4.	Centro civico polifunzionale - Campalto	3	Poco acc.
5.	Sede Auser Campalto	3	Poco acc.
6.	Scuola materna Cornaro 2- Favaro	3	Poco acc.
7.	Scuola media Gramsci	2	Suff. acc.
8.	Scuola elementare Pascoli	2	Suff. acc.
9.	Scuola elementare Fucini	2	Suff. acc.
10.	Scuola media Volpi	2	Suff. acc.
11.	Piscina Favaro	2	Poco acc.
12.	Cimitero Campalto	2	Poco acc.
13.	Cimitero Favaro	2	Suff. acc.
14.	Scuola materna Girasole	1	Suff. acc.
15.	Scuola materna Arcobaleno	1	Suff. acc.
16.	Scuola materna Cornaro 1	1	Suff. acc.
17.	Cimitero Dese	1	Suff. acc.
18.	Scuola elementare Valeri	1	Suff. acc.
19.	Biblioteca ed emeroteca Favaro	0	Accessibile
20.	Scuola Mameli Dese	0	Accessibile
21.	Palestra Mameli Dese	0	Accessibile

Priorità d'intervento eba a Favaro e relativi importi

n	nome	€ importi e.b.a.
1	Via Passo San Boldo	53.950
2	via Monte Abetone e accesso di Parco Monviso (vd. FV10)	12.200
3	AGAPE (via Del Cortivo, Ple Zendrini)	9.925
4	Scuola el. CORNARO II + Scuola infanzia VALERI	61.283
5	(via Monte Cervino 40, Favaro)	
6	Scuola media VOLPI (via Passo S. Boldo, Favaro)	44.260
7	Scuola materna CORNARO I (via Monte Fadalto, Favaro)	31.195
8	Scuola el. FUCINI (via Gobbi 13)	26.665
9	Scuola media GRAMSCI (via Passo Campalto)	52.010
10	Scuola ex-PASCOLI (P.le S. Benedetto, Campalto)	30.654
11	Scuola mat. ARCOBALENO (P.le S. Benedetto, Campalto)	8.270
12	Scuola mat. GIRASOLE (via Sabbadino 14, Campalto)	18.220

9.2. Municipalità di Mestre Carpenedo

Livello d'accessibilità e di priorità degli spazi urbani ed edifici rilevati

	VIE RILEVATE	PRIORITA'	ACCESSIBILITA	INTERVENTI IN CORSO/ PREVISTI
1.	CAVALLOTTI 1	8	XX	In corso (su un lato)
2.	VESPUCCI	8	XX	in corso (su arriato)
3.	SAN DONÀ	8	XX X X	In corso
4.	FORTE MARGHERA	7	XX	66.66
5.	CAVALCAVIA VEMPA	7	XX	
6.	VIALE STAZIONE	7	XX	SI (1 tratto)
7.	CAPPUCCINA	7	XX	SI
8.	COSTA	7	XX	-
9.	TREZZO	7	XX	
10.	OLIMPIA	7	X <mark>X X</mark> X	SI
11.	SANTA MARIA BATTUTI	6	XXXX	Previsto
12.	CIRCONVALLAZIONE	6	XX	Previsto?
13.	TERRAGLIO 1 E 4	6	X X	Previsto
14.	TERRAGLIO 2 E 3	6	XX	Previsto
15.	RIELTA	6	XX	
16.	TRENTIN	6	XX	ultimato
17.	VOLTURNO	6	XX	Duny dete
18. 19.	VIALE GARIBALDI BISSUOLA	6	X X X X	Previsto
20.	PERTINI	6	XXX	
21.	PORTO DI CAVERGNAGO	6	XX	
22.	CORSO DEL POPOLO 1	6	XX	
23.	CORSO DEL POPOLO 2	6	XX	
24.	SERNAGLIA	6	XX	
25.	PIAVE 1 E 2	6	XX	
26.	VIALE SAN MARCO 1	6	XX	SI
27.	VIALE SAN MARCO 2	6	XX	SI
28.	MOLMENTI	6	XX	
29.	CASONA	6	X X	
30.	CAVALOTTI 2	6	XX	In corso
31.	MIRANESE	6	XX	SI
32.	PIAZZA BARCHE	6	XX	SI/Previsto
33.	PIAZZALE AUTOBUS FS	5	XX	SI
34.	TRENTO GIUSTIZIA	5	XX	
35.		5	XX	
36.	MANIN	5	XX	SI
37.	TERRAGLIETTO	5	XX	
38.	BORGO PEZZANA	5	XX	
39. 40.	MILLOSEVICH PIAZZA XXII MARZO	5 5	XX	SI
40.	CONTARINI	5	XX	SI
42.	QUARTIERE SAN GIUSEPPE	5	XX	Metà previsto
43.	TOTI	5	XX	
44.	BARACCA	5	XX	
45.	GABRIEL BELLA	5	XX	Previsto/ In corso
46.	TASSO	5	XX	
47.	PEPE	5	XXX	
48.	VALLON	5	XXXX	Sì
49.	DANTE	4	XXXX	
50.	MILANO PIAZZALE CANDIANI	4	X X X X	
51. 52.	MONTE NERO	4	XX	
53.	POERIO	4	XX	Previsto
54.	PIO X	4	XX	
55.	MESTRINA	4	XXX	SI
56.	ALEARDI	4	XX	
57.	ALTOBELLO	4	XX	In corso (1 tratto)
58.	KOLBE	4	XX	
59.	METAURO	4	XXXX	
60.	VICOLO DELLA PINETA	4	XX	

10.	<i>C</i> 1	DEL DIOO	1 4	V V	
S. INGRA	61.	DEL RIGO	4	XX	
MONTEVERDI					
FAMELICO					
66. ZANOTTO	64.		4	XX	
67. CATTANEO 68. SPALT 69. DON MANTOVANI 4	65.	PENELLO	4	XX	
67. CATTANEO 68. SPALT 69. DON MANTOVANI 4	66.	ZANOTTO	4	XX	
68. SPALTI					
DON MANTOVAN 4					
MIGLIO					
71. ESIODO					
10	70.				
MONTE GRAPPA	71.			XX	
74. GOZZI	72.	OBERDAN	4	XX	
74. GOZZI 75. BELINIPIRAGHETTO 3	73.	MONTE GRAPPA	3	XX	Ultimato
SELLINIPIRACHETO					
MONTE PIANAPASSO BUOLE 3					
77. EINAUDI 78. BEMBO 3					
Text					
Top Colombo Section					
SOLIVI	78.		3	X	Ultimato
SOLIVI	79.	COLOMBO	3	XX	SI
BILOZZ 3					
PASQUALIGO					
SA					In coreo
SALECTIO					III COISO
85. PO					
BISSAGOLA 3					
87. CARDUCCI 88. RIVIERA CORONELLI 97. RIVIERA MARCO POLO 98. RIVIERA MARCO POLO 99. DONATELLO 99. DONATELLO 99. LAMBERTI 99. LAMBERTI 99. SANSOVINO 91. HERMADA 92. LAMBERTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PRENTA VECCHIA 98. PRACHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 99. TASSINI 99. TASSINI 99. TASSINI 99. TASSINI 90. QUERINI 91. MILLIANI 92. COSTA 93. SANSOVINO 94. BIXIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 99. TASSINI 90. QUERINI 90. QUERINI 90. TASSINI 91. AND	85.	PO	3	XXX	
87. CARDUCCI 88. RIVIERA CORONELLI 97. RIVIERA MARCO POLO 98. RIVIERA MARCO POLO 99. DONATELLO 99. DONATELLO 99. LAMBERTI 99. LAMBERTI 99. SANSOVINO 91. HERMADA 92. LAMBERTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PRENTA VECCHIA 98. PRACHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 99. TASSINI 99. TASSINI 99. TASSINI 99. TASSINI 90. QUERINI 91. MILLIANI 92. COSTA 93. SANSOVINO 94. BIXIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 99. TASSINI 90. QUERINI 90. QUERINI 90. TASSINI 91. AND	86.	BISSAGOLA		XX	
BIVIERA CORONELLI	87.	CARDUCCI	3	XX	
89. RIVIERA MARCO POLO 3					
90. DONATELLO 91. HERMADA 91. HERMADA 92. LAMBERTI 93. SANSOVINO 93. SANSOVINO 94. BIKIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORRE BELFREDO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA					
91. HERMADA 92. LAMBERTI 93. SANSOVINO 94. BIXIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORRE BELFREDO 107. TORINO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 110. VIRGILIO 111. S.MARIA GORETTI 120. S.MARIA GORETTI 121. S.MARIA GORETTI 122. XX 114. CA MARCELLO 115. FRISOTTI 124. SAGREDO 125. XX 116. CA MARCELLO 117. SAGREDO 126. XX 117. SAGREDO 127. XX 118. CIMA JASTA 119. DON LUIGI STURZO 128. XX 119. DON LUIGI STURZO 129. XX 110. VIRGILO 110. VIRGILO 111. SAGREDO 120. XX 111. SAGREDO 121. XX 112. S.MARIA GORETTI 122. XX 113. DE NICOLA 123. XX 114. CA MARCELLO 125. XX 117. SAGREDO 126. XX 118. CIMA JASTA 127. VIRGILO 128. GAGLIARDI 129. DON LUIGI STURZO 120. MONTE BERICO 121. XX 112. SAGREDO 122. XX 113. DE NICOLA 123. GAGLIARDI 124. MURATORI 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 115. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 116. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 117. VERDI 118. CIMA JASTA 119. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 119. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 110. VERDI 111. WINGALONA 111. XX 129. PALAZZO 111. VERDI 111. A X					
92. LAMBERTI 93. SANSOVINO 94. BIXIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSIN 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORRE BELFREDO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA 109. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 109. SFORZA 109. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 109. DA MESTRE 109. SFORZA 109. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 109. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 109. DA MESTRE 109. SFORZA 109. DA MESTRE 109. SFORZA 109. DA MESTRE 119. DON LUIGI STURZO 120. WA MARCELLO 121. SAGREBOO 122. WA In corso 119. DON LUIGI STURZO 121. DANDOLO 122. WA In corso 122. WA In corso 123. GAGLIARDI 124. MURATORI 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 117. VERDI 127. VERDI 128. ANCONA 1		DONATELLO			
93. SANSOVINO 94. BIXIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORE BELFREDO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SARGEDO 110. VIRGILIO 120. MARCELLO 1111. BAGLIONI 112. S.MARIA GORETTI 121. DE NICOLA 122. S.MARIA GORETTI 133. DE NICOLA 144. CA' MARCELLO 155. FRISOTTI 160. SEZZECGA 176. SARGEDO 177. SARGEDO 178. SARGEDO 179. SARGEDO 170.	91.		3		Ultimato
93. SANSOVINO 94. BIXIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORE BELFREDO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SARGEDO 110. VIRGILIO 120. MARCELLO 1111. BAGLIONI 112. S.MARIA GORETTI 121. DE NICOLA 122. S.MARIA GORETTI 133. DE NICOLA 144. CA' MARCELLO 155. FRISOTTI 160. SEZZECGA 176. SARGEDO 177. SARGEDO 178. SARGEDO 179. SARGEDO 170.	92.	LAMBERTI	3	XX	
94. BIXIO 95. BRENTA VECCHIA 96. REPETTI 3	93.		3	XX	
95. BRENTA VECCHIA 96. REPETTI 97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORRE BELFREDO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 109. SFORZA 109. SFORZA 101. VIRGILIO 111. BAGLIONI 112. S.MARIA GORETTI 113. DE NICOLA 114. CA MARCELLO 115. FRISOTTI 116. BEZZECCA 117. SARGEDO 12 XX 118. CIMA D'ASTA 119. DON LUIGI STURZO 120. XX 111. BAGLIONI 111. BAGLIONI 112. S.MARIA GORETTI 121. DE NICOLA 122. XX 118. CIMA D'ASTA 119. DON LUIGI STURZO 121. DANDOLO 122. XX 110. DON LUIGI STURZO 122. XX 1123. GAGLIARDI 124. MURATORI 125. P.ZZAS, FRANCESCO E BUCCARI 126. PREMUDA 117. SAGREDO 1 XX 1 IN SAGREDO 1 XX 1 IN SAGREDO 2 XX 1 IN CORRO 2 XX 2 IN CORRO 3 IN CORRO 4 IN CORRO 4 IN XX 4 IN CORRO 5 IN CORRO 5 IN CORRO 6 IN CORRO 6 IN CORRO 7 IN CORRO					
96. REPETTI					
97. PIAZZALE DA VINCI 98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORRE BELFREDO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 109. SFORZA 110. VIRGILIO 110. VIRGILIO 111. BAGLIONI 112. S. MARIA GORETTI 113. DE NICOLA 114. CA' MARCELLO 115. FRISOTTI 116. BEZZECCA 117. SAGREDO 12 XX 118. CIMA D'ASTA 119. DON LUIGI STURZO 120. MONTE BERICO 121. XX 1119. DON LUIGI STURZO 121. DANDOLO 121. DANDOLO 121. XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 122. XX 123. GAGLIARDI 124. MURATORI 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 126. PREMUDA 117. VERDI 127. VERDI 128. ANCONA 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 1 XX 120. PREMUDA 1 XX 121. VERDI 1 XX 122. VERDI 1 XX 122. VERDI 1 XX 1 X					
98. PARCHEGGIO VIA TORINO 99. TASSINI 100. QUERINI 101. MOTTA 102. COSTA 103. CATALANI 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 105. FELISATI 106. TORRE BELFREDO 107. TORINO 108. DA MESTRE 109. SFORZA 109. SFORZA 109. SFORZA 109. SFORZA 101. WIRGILIO 110. WIRGILIO 120. SARIA GORETTI 111. BAGLIONI 112. S. MARIA GORETTI 113. DE NICOLA 114. CA' MARCELLO 115. FRISOTTI 126. TORINO 127. XX 116. BEZZECCA 128. XX 117. SAGREDO 129. XX 118. CIMA D'ASTA 120. MONTE BERICO 120. MONTE BERICO 121. XX 119. DON LUIGI STURZO 122. XX 110. DANDOLO 121. XX 111. LAGGIO SIRTORI 122. XX 1122. VILLAGGIO SIRTORI 123. GAGLIARDI 124. MURATORI 125. PZAS. FRANCESCO E BUCCARI 127. VERDI 128. ANCONA 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 1 XX 121. VERDI 1 XX 122. VERDI 1 1 XX 1 122. VERDI 1 1 XX 1 122. VERDI 1 1 XX 1 123. ANCONA 1 1 XX 1 124. ANCONA 1 1 XX 1 129. PALAZZO 1 1					
99. TASSINI 3 XX Previsto 100. QUERINI 3 XX Previsto 101. MOTTA 3 XX 102. COSTA 2 XX 103. CATALANI 2 XX 104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 2 XX 105. FELISATI 2 XX 106. TORRE BELFREDO 2 XX 107. TORINO 2 XX 108. DA MESTRE 2 XX 109. SFORZA 2 XX 109. SFORZA 2 XX 110. VIRGILIO 2 XX 111. BAGLIONI 2 XX 112. S.MARIA GORETTI 2 XX 114. CA' MARCELLO 2 XX 115. FIRSOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. PZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 XX 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 128. ANCONA 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 1 XX 129. PALAZZO 1	97.		3	XX	
100. QUERINI 3	98.	PARCHEGGIO VIA TORINO	3	XX	
101. MOTTA	99.	TASSINI	3	XX	
101. MOTTA	100.	QUERINI	3	XX	Previsto
102. COSTA					
103. CATALANI					
104. PIAZZALE DONATORI SANGUE 2					
105 FELISATI					
106. TORRE BELFREDO					
107. TORINO	105.		2	XX	
108. DA MESTRE	106.	TORRE BELFREDO	2	XX	
108. DA MESTRE	107.	TORINO	2	XX	
109. SFORZA					
110. VIRGILIO 2 X 111. BAGLIONI 2 X 112. S.MARIA GORETTI 2 X 113. DE NICOLA 2 X 114. CA' MARCELLO 2 XX 115. FRISOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					Proviete
111. BAGLIONI 2 XX 112. S.MARIA GORETTI 2 XX 113. DE NICOLA 2 XX 114. CA' MARCELLO 2 XX 115. FRISOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					FTEVISIO
112. S.MARIA GORETTI 2 XX 113. DE NICOLA 2 XX 114. CA' MARCELLO 2 XX 115. FRISOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 XX 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
113. DE NICOLA 2 XXX 114. CA' MARCELLO 2 XXX 115. FRISOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
114. CA' MARCELLO 2 XX 115. FRISOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
114. CA' MARCELLO 2 XX 115. FRISOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X	113.	DE NICOLA	2	XXX	
115. FRISOTTI 2 XX 116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
116. BEZZECCA 2 XX 117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
117. SAGREDO 2 XX 118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
118. CIMA D'ASTA 2 XX 119. DON LUIGI STURZO 2 XX 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
119. DON LUIGI STURZO 2 XX In corso 120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
120. MONTE BERICO 2 XX 121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 X 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X				X X	In corso
121. DANDOLO 2 XX 122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X	120.	MONTE BERICO	2	XX	
122. VILLAGGIO SIRTORI 2 XX 123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X	121.	DANDOLO		XX	
123. GAGLIARDI 2 XX 124. MURATORI 2 XX 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
124. MURATORI 2 X 125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
125. P.ZZA S. FRANCESCO E BUCCARI 1 X 126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
126. PREMUDA 1 XX 127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X					
127. VERDI 1 XX 128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X	126.	PREMUDA	1	XX	
128. ANCONA 1 XX 129. PALAZZO 1 X			1		
129. PALAZZO 1 X					
130. SAIN NOCCO					
	130.	SAN FIUUUU	1	^ <u>^</u>	

131.	ROMA	1	XX	
132.	PORTARA	1	X X	
133.	CA' D'ORO	1	X X	
134.	VENDRAMIN	1	XX	
135.	DELLE MESSI	1	XX	
136.	CATULLO	1	XX	
137.	VERRAZZANO	1	XX	In corso
138.	FILIASI	1	XX	
139.	PADRE GIULIANI	1	XX	
140.	PARCH. 4 CANTONI-CASTELLANA	1	XX	
141.	PARCH. S.TA MARIA BATTUTI	1	XX	
142.	PIAZZALE C.C AUCHAN	1	XX	

	EDIFICI RILEVATI	PRIORITA'	ACCESSIBILITA
1.	Centro civico e biblioteca Bissuola	3	Poco acc.
2.	Scuola primaria Ticozzi	3	Poco acc.
3.	Scuola media Trentin	3	Poco acc.
4.	Scuola primaria Toti	3	Poco acc.
5.	Scuola primaria Sta Maria Goretti	3	Poco acc.
6.	Scuola primaria F. Baracca	3	Poco acc.
7.	Scuola primaria L. Radice	3	Poco acc.
8.	Scuola primaria G. Leopardi	3	Poco acc.
9.	Centro donna	3	Poco acc.
10.	Consultorio familiare	2	Poco acc.
11.	Tennis club in via Olimpia	2	Poco acc.
12.	Uffici in via Poerio	2	Poco acc.
13.	Stato civile e anagrafe Terraglio	2	Poco acc
14.	Scuola materna Vecelio	2	Suff. access.
15.	Scuola media Bellini	2	Suff. access.
16.	Scuola primaria Tintoretto	2	Suff. access.
17.	Scuola dell'infanzia il Quadrifoglio	2	Suff. access.
18.	Scuola primaria Da Vinci	2	Suff. access.
19.	Ludoteca viale Garibaldi	1	Suff. access.
20.	Cimitero Santa Maria Battuti	1	Suff. access.
21.	Bocciofila Terraglio (via Gatta)	1	Suff. acces.
22.	Biblioteca civica Terraglio	1	Suff. access.
23.	Biblioteca in via Dante	1	Suff. access.
24.	Centro civico biblioteca v. S. Marco	1	Suff. access.
25.	Direz. Pol. educative via PioX	1	Suff. access.
26.	Centro civico in via Gagliardi	1	Suff access.
27.	Polisportiva Terraglio	1	Accessibile
28.	Scuola infanzia "l'Angolo azzurro"	0	Accessibile
29.	Ex-PLIP, sede associazioni	0	Accessibile
30.	Teatro Toniolo	0	Accessibile
31.	Centro culturale Candiani	0	Accessibile
32.	Palasport Taliercio	0	Accessibile
33.	Palazzetto sport Ancillotto	0	Accessibile
34.	Piscina Olimpia	0	Accessibile
35.	Galeria d'arte cont. via Piave	0	Accessibile
36.	Biblioteca comunale via Miranese	0	Accessibile
37.	Municipalità in via Palazzo	0	Accessibile

Priorità d'intervento eba a Mestre Carpendo e relativi importi

n	nome	€ importi e.b.a.
1.	Scuola Primaria E. TOTI (Strada del Rigo 34)	42.290
2.	Scuola primaria S.ta MARIA GORETTI (via S. Maria Goretti 4)	49.370
3.	Scuola primaria F. BARACCA (via Porto Cavergnago)	31.080
4.	Via Fogazzaro	20.540
5.	Via Sernaglia	23.290
6.	Via Monteverdi	27.640
7.	Via Lamberti (Viale S. Marco)	26.200
8.	Via Donatello (Viale S. Marco)	7.200
9.	Via Molmenti (Viale S. Marco)	55.360

10.	Via Contarini (Viale S. Marco)	37.540
11.	Via Roma	33.440
12.	Via Monte Piana	58.200
13.	via Passo Buole	17.400
14.	Via Sforza (Bissuola)	40.280
15.	Via Esiodo	52.640
16.	Via Catullo	10.410
17.	Via Del Miglio (Bissuola)	43.500
18.	Via Volturno	55.440
19.	Via Nino Bixio (fino a via Cavalletto / C087)	32.620
20.	Via Padre Giuliani	12.640
21.	Scuola primaria L. RADICE, (quartiere S. Giuseppe)	32.710
22.	Scuola primaria G. LEOPARDI (viale S. Marco 67)	38.935
23.	Scuola materna VECELLIO (via Giardino 16)	36.445
24.	Scuola primaria TICOZZI (via Spalti 28)	26.198

9.3. Municipalità di Marghera

Livello d'accessibilità e di priorità degli spazi urbani ed edifici rilevati

	VIE RILEVATE	PRIORITA'	ACCESSIBILITA'	INTERVENTI
			7.00200.2.2	IN CORSO/
				PREVISTI
1.	P.ZZALE SIRTORI	8	XX	Progetto aiuole centro uff. PEL
2.	VIA RIZZARDI: 1- (NORD),	7	XX	Sì (tratto 1 tram)
	2- (SUD)	5	XX	,
3.	PLE GIÓVANACCI	7	XX	Tram
4.	BECCARIA 2° TRATTO	7	XX	Lavori marciapiedi
5.	DON ORIONE	6	XX	
6.	VILLABONA	6	XX	Progetto triennio
7.	MALCONTENTA	6	XX	Programma marciapiede in
				piazza
8.	PALLADIO	6	XX	Programma CITA
9.	TOMMASEO	6	XXXX	-
10.	MUTILATI DEL LAVORO	6	XX	Vd. programmma via Pasini
11.	DEL LAVORATORE	6	XX	Uff. PEL
12.	F. ORSINI	6	XX	Senza finanziamento
13.	CALVI	6	XX	Uff. PEL
14.	DELLA FONTE	6	XX	
15.	PAOLUCCI	6	XX	Tram 1° tratto
16.	PIAZZA SAN ANTONIO	6	XX	Tram
17.	MORANZANI (MALCONTENTA)	6	XX	Strada provinciale
18.	NICOLODI	6	XX	Prog. sistemazione sagrato e
				via
19.	PARCO FERROVIARIO	6	XX	
20.	CATENE (1°TRATTO)	6	XX	Adeguamento per sede
				stradale
21.	TRIESTE (2°TRATTO)	6	XX	Ufficio PEL
22.	BOTTENIGO (1°TRATTO)	6	XX	Lavori sul 1° tratto 150 ml
23.	BOTTENIGO (2° TRATTO)	6	XX	
24.	PIAZZA MUNICIPIO	6	XX	
25.	PIAZZALE TOMMASEO	6	X	
26.	CORRENTI	6	X X	
27.	F. BANDIERA (PARTE BASSA)	5	XX	
28.	RINASCITA (2° TRATTO)	5	XX	Tram
29.	DEGLI ANTONI	5	XX	
30.	BECCARIA (1 °TRATTO)	5	XX	Lavori marciapiedi
31.	PIAZZALE PARMESAN	5	XX	
32.	PIAZZALE CONCORDIA	5	XX	
33.	VIA STAZIONE (MALCONTENTA)	5	XX	

35. KOSSUTH	34.	MINOTTO	5	XX	
36					
37. MONZANI EX-AGNOLETTI 5	_				
38. CAFASSO	_				
39. CASATI					
10 LONGHENA					D
4				XX	
A2 TRIESTE 1 *TRATTO					
43 BENVENUTO					Rifacimento marciapiede
44					
46. PIAZZA DEL MERCATO 1-2					
46. PARCO FERROVIARIO 1					Progetto urbano
4	45.				
49. BRUNACCI			· ·		
49. BRUNACC 3	47.		4	X X	X
50. PASINI 3	48.	LAZZARINI	4	XX	
Fellico S2. PADRE CASTAGNA S3. XX	49.	BRUNACCI	3	XX	Tram, uff. PEL
Fellico S2. PADRE CASTAGNA S3. XX	50.		3	XX	Riq. marciapiede sin. da Sud
S22 PADRE CASTAGNA 3	51.	PELLICO	3	XX	
53. ORSATO 3					
54. RINASCITA 1 3 X 55. FRANCESSCONI 3 X 56. TOFFOLO 3 X 57. POVEGLIA 3 XX 58. FIORIERI 3 XX 59. MORARI 3 XX 60. COLOMBARA (CA'SABBIONI) 3 XX 61. ROSSAROL 3 XX 62. PIAZZALE ROSSAROL 3 XX 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 XX 64. AVESANI/GAR 3 XX 65. PLE FOSCARI 3 XX 66. ULLOA 5 XX 67. LAVELLI 3 XX 68. PESARO 3 XX 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLANIMONEGO 2 XX 76. VARÉ					Uff. PEL
55. FRANCESCONI 3 X X 56. TOFFOLO 3 X X 57. POVEGLIA 3 X X 58. FIORIERI 3 X X 59. MORARI 3 X X 60. COLOMBARA (CA'SABBIONI) 3 X X 61. ROSSAROL 3 X X 62. PIAZZALE ROSSAROL 3 X X 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 X X 64. AVESANI/GAR 3 X X Manutenzione 65. PLE FOSCARI 3 X X Progetto urbano 66. ULLOA 5 X X Tram 67. LAVELLI 3 X X Tram 68. PELSORO 3 X X Tram 69. DELLE GUERCE 3 X X 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 X X 71. PADRE GELAIN 3 X X 72. MASSARI					
56. TOFFOLO 3 X 57. POVEGLIA 3 XX 58. FIORIERI 3 XX 59. MORARI 3 XX 60. COLOMBARA (CA'SABBIONI) 3 XX 61. ROSSAROL 3 X 62. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 X 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 X 64. AVESANI/GAR 3 X Manutenzione 65. P.LE FOSCARI 3 X Progetto urbano 66. ULLOA 5 X Tram 67. LAVELLI 3 X Tram 68. PESARO 3 X Tram 69. DELLE QUERCE 3 XX Tram 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 X Programma CITA 71. PADRE GELAIN 3 X Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 X					
57. POVEGLIA 3 XX 58. FIORIERI 3 XX 59. MORARI 3 XX 60. COLOMBARA (CA'SABBIONI) 3 XX 61. ROSSAROL 3 XX 62. PIAZZALE ROSSAROL 3 X 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 X 64. AVESANI/GAR 3 XX 65. PLE FOSCARI 3 XX 66. ULLOA 5 XX 67. LAVELLI 3 XX 68. PESARO 3 XX 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX <td></td> <td></td> <td>3</td> <td>XX</td> <td></td>			3	XX	
58. FIORIERI 3 XX 59. MORARI 3 XX 60. COLOMBARA (CA'SABBIONI) 3 XX 61. ROSSAROL 3 XX 62. PIAZZALE ROSSAROL 3 XX 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 XX 64. AVESANI/GAR 3 XX 65. PLE FOSCARI 3 XX 66. ULLOA 5 XX 67. LAVELLI 3 XX 68. PESARO 3 XX 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 1 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE					
59. MORARI 3 insediamento residenz. privat 60. COLOMBARA (CA'SABBIONI) 3 X 61. ROSSAROL 3 X 62. PIAZZALE ROSSAROL 3 X 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 X 64. AVESANIGAR 3 X Manutenzione 65. PLE FOSCARI 3 X Progetto urbano 66. ULLOA 5 X Tram 67. LAVELLI 3 X Tram 68. PESARO 3 X Tram 69. DELLE QUERCE 3 X Tram 70. NEGRELLINI 3 X Programma CITA 73. DELL'					
60. COLOMBARA (CA'SABBIONI) 61. ROSSAROL 62. PIAZZALE ROSSAROL 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 64. AVESANI/GAR 65. P.LE FOSCARI 66. ULLOA 66. ULLOA 67. LAVELLI 68. PESARO 69. DELLE QUERCE 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 71. PADRE GELAIN 72. MASSARI 72. MASSARI 72. MASSARI 72. MASSARI 73. DELL'ERBA 74. DEL BOSCO 75. ORTOLAN/MONEGO 76. VARE 77. ZORZI 78. SCARSELLINI 79. CATENE 2 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 83. DEMARCHI 81. OLMI 81. OLMI 83. DE MARCHI 84. PIAZZALE GAR 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX 87. Ufficio PEL 87. FERMI 88. TERMINAL FUSINA 1 XX 88. TRAM 88. TRAM 88. TRAM 88. DEMARCHI 88. TERMINAL FUSINA 1 XX Ufficio PEL					insediamento residenz, privato
61. ROSSAROL 3 X 62. PIAZZALE ROSSAROL 3 X 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 XX 64. AVESANI/GAR 3 XX Manutenzione 65. P.LE FOSCARI 3 XX Progetto urbano 66. ULLOA 5 XX Tram 67. LAVELLI 3 XX Tram 68. PESARO 3 XX Tram 69. DELLE QUERCE 3 XX XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX YX 71. PADRE GELAIN 3 XX Programma CITA 72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX Programma CITA 74. DEL BOSCO 2 XX XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX XX 76. VARE 2 XX XX 77. ZORZI 2 XX XX 79. <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>micodiamente recidenzi private</td>					micodiamente recidenzi private
62. PIAZZALE ROSSAROL 3 X 63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 X 64. AVESANI/GAR 3 X Manutenzione 65. P.LE FOSCARI 3 X Progetto urbano 66. ULLOA 5 X 67. LAVELLI 3 X Tram 68. PESARO 3 X Tram 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX Programma CITA 75. ORTOLAN/MONEGO 2 X X 76. VARÉ 2 X X 77. ZORZI 2 X X 78. SCARSELLINI 2 X X 79. CATENE 2 2 X X 80. CASE NUOVE 1 X X 81. OLMI 1 X X 82. DEGLIARTIGIANI 1<					
63. PIAZZALE E VIA GIURIATI 3 X Manutenzione 64. AVESANI/GAR 3 X Manutenzione 65. P.LE FOSCARI 3 X Progetto urbano 66. ULLOA 5 X Tram 67. LAVELLI 3 X Tram 68. PESARO 3 X Tram 69. DELLE QUERCE 3 X Tram 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 X 71. PADRE GELAIN 3 X Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 X Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 X Y 74. DEL BOSCO 2 X X 75. ORTOLAN/MONEGO 2 X X 76. VARÉ 2 X X 77. ZORZI 2 X X 78. SCARSELLINI 2 X X 79. CATENE 2 2 X X 80. CASE NUOVE 1 X X 81. OLMI	_				
64. AVESANI/GAR 3 XX Manutenzione 65. P.LE FOSCARI 3 XX Progetto urbano 66. ULLOA 5 XX 67. LAVELLI 3 XX Tram 68. PESARO 3 XX Tram 69. DELLE QUERCE 3 XX Tram 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX Programma CITA 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX XX 76. VARÉ 2 XX X 77. ZORZI 2 XX X 79. CATENE 2 2 XX X 80. CASE NUOVE 1 XX X 81. OLMI 1 XX X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX X 83. DE MARCHI 1 XX Ufficio PEL 85. PALEOCAPA 1 XX Ufficio PEL 86. DURANDO 1 XX					
65. P.LE FOSCARI 3 XX Progetto urbano 66. ULLOA 5 XX 67. LAVELLI 3 XX Tram 68. PESARO 3 XX 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX 87					Manutenzione
66. ULLOA 5 XX 67. LAVELLI 3 XX 68. PESARO 3 XX 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX Programma CITA 74. DEL BOSCO 2 XX XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX XX 76. VARÉ 2 XX XX 77. ZORZI 2 XX XX 79. CATENE 2 2 XX XX 80. CASE NUOVE 1 XX X 81. OLMI 1 XX X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX X 83. DE MARCHI 1 XX X	_				
67. LAVELLI 3 XX Tram 68. PESARO 3 XX 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					1 Togetto dibatio
68. PESARO 3 XX 69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XXXX 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					Tram
69. DELLE QUERCE 3 XX 70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX X 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					Halli
70. NEGRELLI/GIUSTINIAN 3 XX 71. PADRE GELAIN 3 XX 72. MASSARI 2 XX 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX		DELLE OLIERCE			
71. PADRE GELAIN 3 XX Programma CITA 72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					
72. MASSARI 2 XX Programma CITA 73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XXX 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					
73. DELL'ERBA 2 XX 74. DEL BOSCO 2 XX 75. ORTOLAN/MONEGO 2 XX X 76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX				V V	Programma CITA
74. DEL BOSCO 2 X X 75. ORTOLAN/MONEGO 2 X X X X 76. VARÉ 2 X X 77. ZORZI 2 X X 78. SCARSELLINI 2 X X 79. CATENE 2 2 X X 80. CASE NUOVE 1 X X 81. OLMI 1 X X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 X X 83. DE MARCHI 1 X X 84. PIAZZALE GAR 1 X X 85. PALEOCAPA 1 X X 86. DURANDO 1 X X Ufficio PEL 87. FERMI 1 X X 88. TERMINAL FUSINA 1 X X					Fiograffilla GHA
75. ORTOLAN/MONEGO 2 X X X X 76. VARÉ 2 X X 77. ZORZI 2 X X 78. SCARSELLINI 2 X X 79. CATENE 2 2 X X 80. CASE NUOVE 1 X X 81. OLMI 1 X X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 X X 83. DE MARCHI 1 X X 84. PIAZZALE GAR 1 X X 85. PALEOCAPA 1 X X 86. DURANDO 1 X X Ufficio PEL 87. FERMI 1 X X 88. TERMINAL FUSINA 1 X X					
76. VARÉ 2 XX 77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX X 83. DE MARCHI 1 XX X 84. PIAZZALE GAR 1 XX X 85. PALEOCAPA 1 XX Ufficio PEL 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					
77. ZORZI 2 XX 78. SCARSELLINI 2 XX 79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX	_				
78. SCARSELLINI 2 X X 79. CATENE 2 2 X X 80. CASE NUOVE 1 X X 81. OLMI 1 X X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 X X 83. DE MARCHI 1 X X 84. PIAZZALE GAR 1 X X 85. PALEOCAPA 1 X X 86. DURANDO 1 X X Ufficio PEL 87. FERMI 1 X X 88. TERMINAL FUSINA 1 X X					
79. CATENE 2 2 XX 80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					+
80. CASE NUOVE 1 XX 81. OLMI 1 XX X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					
81. OLMI 1 XX X 82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					
82. DEGLI ARTIGIANI 1 XX 83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX	_				
83. DE MARCHI 1 XX 84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					X
84. PIAZZALE GAR 1 XX 85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX	<u> </u>				
85. PALEOCAPA 1 XX 86. DURANDO 1 XX Ufficio PEL 87. FERMI 1 XX 88. TERMINAL FUSINA 1 XX					
86. DURANDO 1 X X Ufficio PEL 87. FERMI 1 X X 88. TERMINAL FUSINA 1 X X	_				
87. FERMI 1 X X 88. TERMINAL FUSINA 1 X X					1100 : ==:
88. TERMINAL FUSINA 1 XX					Utticio PEL
	_				
89. LAGO DI GARDA 1 XX	_				
90. PARCH. VIA TRIESTE 0 XX	90.	PARCH. VIA TRIESTE	0	XX	

	EDIFICI RILEVATI	PRIORITA'	ACCESSIBILITA'
1.	Palestra Monteverdi	3	Poco
2.	Scuola dell'infanzia Volpi	3	Poco
3.	Scuola elementare Capuozzo	3	Poco
4.	Scuola media Ugo Foscolo	3	Poco
5.	Scuola el. Don Bosco Ca'Sabbioni	3	Poco
6.	Scuola F.Ili Bandiera- Malcontenta	3	Poco
7.	Rete educatori di strada- via Toffolo	2	Poco
8.	Centro civico Gardenia	2	Poco
9.	Centro civico e anagrafe P.a Mercato	2	Poco
10.	Centro civico Malcontenta	2	Poco

11.	Asilo Nido Cappuccetto Rosso	3	Suff. access.
12.	Scuola elementare Visentini	2	Suff. access.
13.	Scuola elementare Baseggio	2	Suff. access.
14.	Cimitero Marghera	1	Suff. access.
15.	Scuola elementare F. Grimani	1	Suff. access.
16.	Scuola media Einaudi	1	Suff. access.
17.	Biblioteca Marghera- P.zza Mercato	0	Accessibile
18.	Biblioteca Ca'Sabbioni	0	Accessibile

Priorità d'intervento eba a Marghera e relativi importi

n	nome	€ importi e.b.a.
1.	Scuola Infanzia VOLPI, Piazza Mercato	37.190
2.	Scuola Elementare CAPUOZZO, via Scattolin 6	49.352
3.	Centro Civico - Municipio) (Piazza Mercato)	18.818
4.	Scuola Elem. DON BOSCO (via Ortolan 15, Ca'Sabbioni)	48.382
5.	Scuola Elem. F.LLI BANDIERA (via Moranzani 2, Malcontenta)	43.270
6.	Scuola media FOSCOLO (via Parco Ferroviario 82, Catene)	35.554
7.	Via Zambelli, Cita	10.120
8.	Via delle Fonte	53.700
9.	Via de Marchi, Catene	30.800
10.	Via Parco Ferroviario, Catene	16.550
11.		70.800
12.	Via Don Orione	39.640
13.	Via Minotto	35.600
14.	Via Padre Gelain	49.300
15.	Via Pesaro	32.360

9.4. Municipalità di Chirignago-Zelarino

Livello d'accessibilità e di priorità degli spazi urbani ed edifici rilevati

	VIE RILEVATE	PRIORITA'	ACCESSIBILITA'	INTERVENTI IN CORSO/ PREVISTI
1.	VIA BRENDOLE	6	XX	
2.	ASSEGGIANO 1-2	6	XXXX	
3.	MARTIRI DI MARZABOTTO	6	XXX	
4.	CASTELLANA 1-2-3	6	X X X X X X X X X X X X X X X X X X X	
5.	VIA PERLAN	6	XX	
6.	VOLPI	6	XX	
7.	SELVANESE	6	XX	
8.	PIAZZALE GIUSTINIANI	6	XX	
9.	CALABRIA	6	XX	
10.	RISORGIMENTO	6	XX	
11.	DELL'EDERA	6	XX	
12.	DEL GAZZATO	6	XX	
13.	SANTA CHIARA	6	XX	
14.	SCARAMUZZA	6	XXX	
15.	TIEPOLO	6	XX	

16.	VIA MIRANESE	4	XX	
	1-2-3	6	XX	
		4	XX	
17.	TRIESTE	5	XX	
18.	CALUCCI	5	XX	
19.	GATTA/BOSCAIOLA	5	XX	
20.	POMI	5	XXXX	
		_		
21.	VISINONI	5	XX	
22.	TITO	5	XXX	
23.	DA TODI	4	XX	
24.	DEL PAROCCO	4	XX	
25.	BOSSO	4	X X X	
26.	FRASSINELLE	4	XX	
27.	PAROLARI	4	XX	
28.	PIRANO E PIAZZALE CHIESA	4	XX	
29.	RIO CIMETTO	4	XX	
30.	GAZZERA ALTA	4	XX	
31.	GHETTO	4	XX	
32.	IVANCICH	4	XX	
33.	MATTUGLIE	3	XX	
	OLIVOLO	3	XX	
34.		3		
35.	STATALE 245 CASTELLANA (TRIVIGNANO)		XX	
	HOUTEOOODI	3	XX	
36.	MONTESSORI	3	XX	
37.	RUBENS	3	XX	
38.	ZANDOMENEGHI	3	X X	
39.	SAN DAMIANO	3	X X	
40.	OLMO	3	XX	
41.	CIARDI	2	XX	
42.	MOLINO RONCHIN	2	XX	
43.	DON TOSATTO	3	XX	
44.	PESTALOZZI	2	XX	
45.	CARD. URBANI	2	XX	
46.	SANTA BARBARA	2	XX	
47.	BATTAGGIA	2	XX	
48.	SARDEGNA	2	XX	
49.	CHIESA DI TRIVIGNANO	2	XXXX	
50.	PIAZZA SAN GIORGIO	1	XX	
51.	PACCAGNELLA	1	XX	
52.	SALVATOR ROSA	1	XX	
53.	SOTTOPASSO TROSO STEOTI	i	XX	
54.	ZUCCARELLI	1	XX	
55.	PLE MUNARETTO	1 1	XX	
56.	MARIESCHI	1	XX	
57.	DUINO	1	XX	
58.	CARPACCIO	1 1	XX	
59.	CA' LIN	1 1	XX	
60.	F.LLI CAVANIS	1 1	XX	
	HAYEZ			
61.		1	XX	+
62.	LUSSINGRANDE	1	XX	-
63.	FORTE GAZZERA	1 1	XX	-
64.	MODIGLIANI	1 1	XX	
65.	QUARNARO	1	XX	

	EDIFICI RILEVATI	PRIORITA'	ACCESSIBILITA'
1.	Scuola elementare Parolari	3	Poco acc.
2.	Scuola elementare Villa Medico- Zelarino	3	Poco acc.
3.	Scuola elementare Colombo- Chirignago-	3	Poco acc.
4.	Scuola elementare Trivignano	3	Poco acc.
5.	Scuola elementare di Asseggiano	3	Poco acc.
6.	Scuola media D'Acquisto via dell'Edera	3	Poco acc.
7.	Scuola materna Mary Poppins- Gazzera	3	Poco acc.
8.	Centro sportivo bocciofila- Zelarino	2	Poco acc.
9.	Biblioteca comunale Zelarino- via Castellana	2	Poco acc.
10.	Centro culturale e villa Pozzi	2	Poco acc.
11.	Consultorio Villa Medico- Zelarino	2	Poco acc.
12.	Scuola media D'Acquisto – Gazzera-	2	Suff. acc.
13.	Scuola elementare S. Barbara- Chirignago	2	Suff. acc.

14.	Centro civico - settore casa Chirignago	2	Suff. acc.
15.	Centro sportivo+piscina in via Calabria	1	Suff. acc.
16.	Cimitero di Zelarino	1	Suff. acc.
17.	Cimitero Trivignano	1	Suff. acc.
18.	Cimitero Chirignago	1	Suff. acc.
19.	Anagrafe centro civico, Chirignago	1	Suff. acc.
20.	Scuola materna via Ivancich	1	Suff. acc.
21.	Scuola materna e nido via dell'Edera	0	Accessibile
22.	Palestra scolasticA in via dell'Edera	0	Accessibile
23.	Scuola media E. Fermi	0	Accessibile
24.	Centro civico e anagrafe Zelarino	0	Accessibile

Priorità d'intervento eba a Zelarino Chirignago e relativi importi

n	nome	€ importi e.b.a.
1.	Scuola elementare, ASSEGGIANO (via Asseggiano 163)	30.160
2.	Scuola Elementare G. PAROLARI (via Zandomenghi 1, Zelarino)	50.654
3.	Scuola Elementare SANTA BARBARA, Chirignago	59.415
4.	Scuola Media S. D'AQUISTO e palestra (via dell'Edera Chirignago)	45.593
5.	Scuola Elementare C. COLOMBO (Via Bosso 28, Zelarino)	59.074
6.	Via Dell'Edera, Chirignago	40.000
7.	Via Visinoni	44.040
8.	Via Selvanese, Zelarino	49.560
9.	Via Martiri di Marzabotto, Asseggiano	44.040
10.	Via Scaramuzza, Zelarino	24.400
11.	Via Perlan, Gazzera	40.540
12.	Via Risorgimento	36.800
13.	Via Calabria	79.440
14.	Percorsi d'ingresso all'area verde di via Volosca, Gazzera	5.000

9.5. Tabelle riassuntive

Quantita' schede sintesi per municipalita

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	38	66

Quantita' importi e.b.a. computati

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	122.740 +134.228	554.340	811.308
somma	1.083.272	1.323.180	2.406.452

9.6. Azioni di supporto al pianoSi riportano di seguito alcune azioni complementari e di supporto al Peba in grado di approfondire la conoscenza delle problematiche e.b.a. e di favorire lo sviluppo di una città per tutti.

AZIONI	ATTORI DA COINVOLGERE
Realizzare un abaco delle barriere	Ufficio Eba
architettoniche	Associazioni socio-sanitarie
(motorie, cognitive e sensoriali)	Esperti
	PEL
Svolgere una campagna di sensibilizzazione e	Ufficio Eba
comunicazione sulla sicurezza del pedone	Polizia locale
	Municipalità
	Informahandicap-Comunicazione Mobilità
Completere il consimente degli	Municipalità ;
Completare il censimento degli attraversamenti stradali da mettere in	Ufficio Pel
	Ufficio Eba
sicurezza e definire un programma degli interventi	Mobilità
Rafforzare la segnaletica a misura di pedone	Municipalità ;
hanoizare la segnaletica à misura di pedone	Mobilità:
	Ufficio EBA
	Progetto Pedibus
Sensibilizzazione dei commercianti per attivare	Ufficio Eba
un piano di accoglienza per tutti nei negozi	Informahandicap
Migliorare l'accoglienza delle persone con	Ufficio Eba
problemi sensoriali (audiolesi e ipovedenti) con	Politiche Sociali
appositi ausili e personale formato	Informahandicap
Studiare un prototipo di tavola d'orientamento	Informahandicap
a rilievo nelle scuole e altri edifici e parchi	Uffico Eba
urbani	
Realizzare un piano per la corretta	Vesta
collocazione dei cassonetti e delle isole	Enel
ecologiche e la ricollocazione dei pali Enel che	Ufficio Eba
ostacolano alcuni percorsi	
Realizzare un piano dell'illuminazione e	Urbanistica
dell'arredo	Municipalità
	Ufficio Eba e le aziende
	municipalizzate