

Sintesi della valutazione dell'accessibilità a Sacile

Indicazioni generali e puntuali lungo il percorso svolto in Viale Trieste, Via San Liberale e Via Gardini

14 novembre 2013



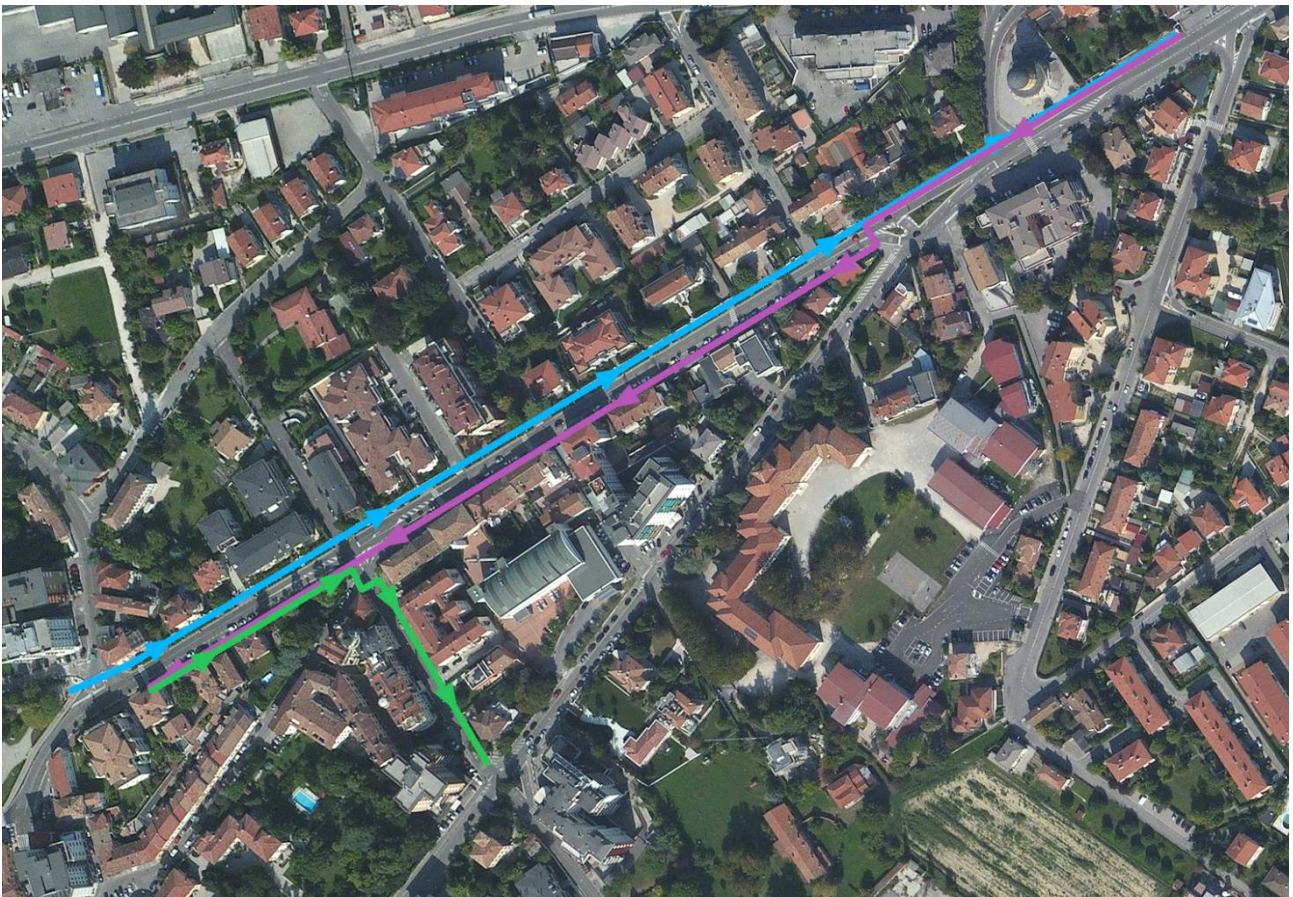
Sommario

Valutazione del percorso _____	3
Viale Trieste (lato NORD) _____	4
Via San Liberale _____	11
Viale Trieste (lato SUD) _____	12
Via Gardini _____	16
Conclusioni _____	18



Valutazione del percorso

Percorso lungo viale Trieste lato nord, fino alla fermata degli autobus di Piazzale S. Liberale, marciapiede lato sud e via Gardini.

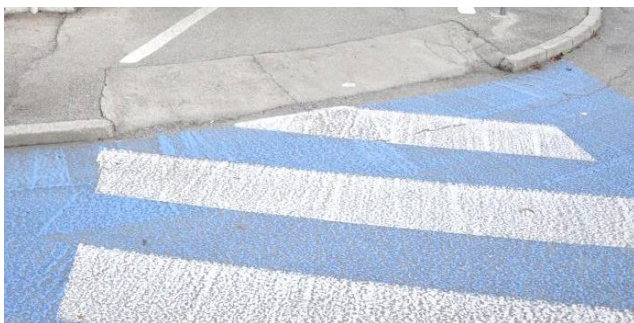


Le osservazioni riportate sono espresse soprattutto dai signori Giovanni De Piero e Stefano Bottecchia.



Viale Trieste (lato NORD)

Nell'incrocio fra via Ettore, che sbocca in viale Trieste, e via Marco Meneghini l'attraversamento pedonale ha una lunghezza di molto superiore ai 10 metri, per cui sarebbe auspicabile la realizzazione di un'isola centrale per la sosta e la sicurezza dei pedoni. Il Sig. Stefano Bottecchia consiglia di sopraelevarlo di circa 4 cm sulla sede stradale in modo da risolvere i raccordi con il marciapiede: infatti, verso S. Liberale, l'attraversamento ha una pendenza superiore all'8 %, e la rampa di raccordo del marciapiede è diversa da quella opposta. Considerata la lunghezza dell'attraversamento, è necessario inserire un segnale di direzione tattilo-plantare per consentire ai non vedenti di mantenere la direzione corretta e non trovarsi in situazioni di pericolo al di fuori delle strisce pedonali. Il Sig. Stefano Bottecchia segnala che l'incrocio non è illuminato a sufficienza e fa notare la distanza eccessiva fra i pali della luce: è auspicabile il posizionamento dell'illuminazione a ponte dall'alto.





Si segnala la necessità di rifacimento della segnaletica relativa alla pista ciclo-pedonale lungo il viale. Inoltre la pavimentazione in asfalto è molto dissestata e i riempimenti degli scavi non sono idonei.



Se si eccettua la necessità di inserire i segnali tattilo-plantari sugli attraversamenti e cambi di pendenza, non si rileva la necessità di interventi su barriere architettoniche, bensì di manutenzioni ordinarie adeguate, trattandosi di percorso in piano.



All'angolo con via Verdi c'è la necessità di fresare l'asfalto in quanto presenta un dosso che blocca la pedalina della carrozzina;



dopo questo attraversamento c'è una **fermata dell'autobus** coperta che presenta un basamento in calcestruzzo rialzato di 3 cm (oltre il massimo consentito dalla norma) rispetto alla pavimentazione in



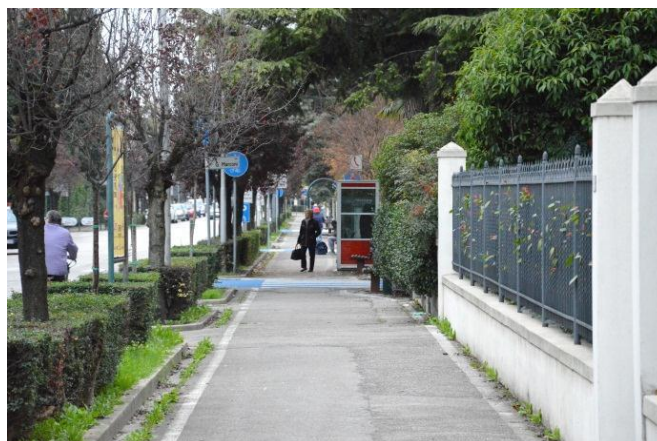
asfalto; anche in questo caso manca la segnalazione tattile per evitare inciampi e il raccordo con la strada è realizzato con rampe in metallo pericolose e cedevoli.



Di fronte alla biblioteca pubblica l'attraversamento pedonale presenta una canalina per lo scolo dell'acqua che impedisce il passaggio alle carrozzine.



Il viale Trieste è una linea Pedibus e, in tutta la sua lunghezza, non ci sono i segnali tattilo-plantari di attenzione; sono state constatate situazioni di pericolosità in corrispondenza delle strade laterali a causa della mancanza di specchi e di arretramento dei segnali di stop per le auto perchè non c'è visibilità delle eventuali biciclette che transitano lungo la pista ciclabile (che coincide con il percorso pedonale): i segnali di stop, infatti, sono posti in corrispondenza della strada veicolare del viale e non prima della pista ciclabile.





In corrispondenza del numero civico 11 (**Banco Popolare di Verona**) c'è una rampa di accesso con pendenza corretta, ma con corrimano posti ad altezza sbagliata; non ci sono i corrimano per le scale poste parallelamente alla rampa.



Nelle immediate vicinanze, l'attraversamento pedonale, pur interrotto dalla presenza di un albero, ha una larghezza sufficiente con parte in calcestruzzo di ripristino della pendenza che permette agevolmente il passaggio; va rifatto invece il raccordo con l'angolo di via Marconi.



Il problema generale di tutto il viale Trieste è la presenza di cunette per lo scolo dell'acqua a cielo aperto che impediscono il passaggio delle carrozzine (necessitano in molti casi di manutenzione) e i lavori di riasfaltatura sono stati eseguiti sovrapponendo lo strato di manto stradale senza preventiva fresatura, con la conseguenza che i dislivelli fra marciapiede e strada sono aumentati e i raccordi presenti non sono accessibili.



L'attraversamento pedonale in corrispondenza di un porticato usato per raggiungere la scuola media (quindi molto frequentato in quanto percorso Pedibus) necessita di manutenzioni adeguate.



All'angolo con via Volta è necessario fresare l'asfalto per correggere la quota del passaggio sul marciapiede; viene auspicato dai presenti che sarebbe preferibile rialzare il passaggio pedonale rispetto alla sede stradale, dando priorità al percorso pedonale e Pedibus rispetto agli attraversamenti veicolari, in modo da risolvere i problemi che ogni attraversamento presenta, anche a causa di questa "inversione" di priorità.





Al numero civico 49, sede di **centro estetico** privato ma aperto al pubblico, c'è, fra il percorso pedonale e il cortile, una guida rialzata per il portone scorrevole che impedisce l'accessibilità; la guida dovrebbe essere interrata.



Il passaggio pedonale che imbecca viale Zancanaro, importante per il flusso di pedoni, necessita di manutenzione adeguata.



Dopo l'incrocio, si fa notare che il cartello di segnalazione del punto di raccolta Pedibus non è visibile: è posto troppo in alto (soprattutto per il punto di vista dei bambini) ed è coperto dalla vegetazione.



Le panchine per la sosta lungo il viale sono tutte senza braccioli, rendendone difficoltoso l'uso agli anziani, e sono distribuite in modo non uniforme con una distanza media superiore ai 50 metri.





Via San Liberale

L'attraversamento di S. Liberale non è accessibile e la rampa per arrivare alla fermata degli autobus è troppo pendente con raccordo che blocca la ruota anteriore delle carrozzine; anche in questo incrocio, è importante sistemare uno specchio sulla curva della pista ciclabile di fronte alla chiesa per la sicurezza delle biciclette che procedono in senso opposto.



La **fermata degli autobus** di S. Liberale ha rampe corrette con pavimentazione in cubetti di porfido e dotate di segnali di attenzione tattilo-plantari, realizzate di recente, ma il raccordo con l'asfalto non è stato eseguito in maniera corretta e il percorso nei pressi del passaggio carrabile della villa immediatamente precedente presenta pendenze elevate a causa del raccordo di una caditoia; la fine del marciapiede, dopo la fermata, non ha la segnalazione tattile di avviso. Anche per la fermata, i raccordi con la sede stradale asfaltata sono sbagliati e quindi non accessibili:



Il Sig. Giovanni De Piero osserva e insiste molto sul fatto che manca il principio coerente per progettazione e realizzazione degli interventi e che i raccordi fra le quote dei marciapiedi e della strada devono essere a zero; il massimo dislivello consentito dalla normativa italiana è 2,5 cm, ma esso viene interpretato erroneamente come riferimento di misura da usare; **davanti alla fermata**, si riscontrano lavori di asfaltatura non adeguati con scolo per l'acqua non idoneo che non impedisce ristagni e la formazione di pozzanghere proprio nel punto di salita agli autobus.



Viale Trieste (lato SUD)

Il raccordo dell'attraversamento pedonale **in corrispondenza del passaggio alle scuole medie**, già segnalato sul lato nord, presenta condizioni peggiori rispetto al lato opposto in quanto manca completamente la segnaletica ciclabile e pedonale verticale, mentre quella orizzontale è sbiadita e da rifare.



Il lato sud del viale, oltre ai problemi generali comuni al lato nord già descritti sopra, presenta il problema dei parcheggi delle auto, per lo più per i residenti, il cui uso si sovrappone al percorso pedonale e alla pista ciclabile con evidenti problemi di sicurezza.





Gli attraversamenti che si incontrano lungo questo lato presentano gli stessi problemi riscontrati lungo il lato nord e nello specifico assenza di segnali tattilo-plantari e raccordi in asfalto non eseguiti adeguatamente.



Le strisce pedonali di fronte al raccordo descritto in precedenza con l'albero nel mezzo, presentano una cunetta che blocca la ruota anteriore delle carrozzine.



L'ingresso alla biblioteca pubblica presenta una rampa senza pianerottolo di approdo davanti alla porta e una soglia con altezza superiore a 2,5 cm; inoltre la porta apre verso l'esterno rendendo estremamente difficoltoso l'accesso; all'interno manca lo spazio necessario davanti alla seconda porta in vetro con apertura ad anta con uno sforzo richiesto superiore agli 8 kg prescritti dalla normativa italiana.



Il posto auto riservato ad uso della biblioteca, privo di segnalazione verticale e non coperto, presenta una pendenza trasversale superiore al 3 %, e anche se le dimensioni sono corrette, è collocato a fianco della fermata dell'autobus.



La **rampa di raccordo su via Zamboni** presenta una pavimentazione dissestata. A tal proposito si suggerisce il rifacimento completo.





Tutto il tratto successivo è caratterizzato dalla pavimentazione in asfalto con asperità molto alta. Anche in questo caso si suggerisce il rifacimento.

Alla fine del viale, in prossimità dell'incrocio con via Ettoreo, si trova uno studio medico di oculista che ha una rampa stretta e troppo pendente per essere accessibile e una soglia in corrispondenza della porta di altezza superiore a 2,5 cm.



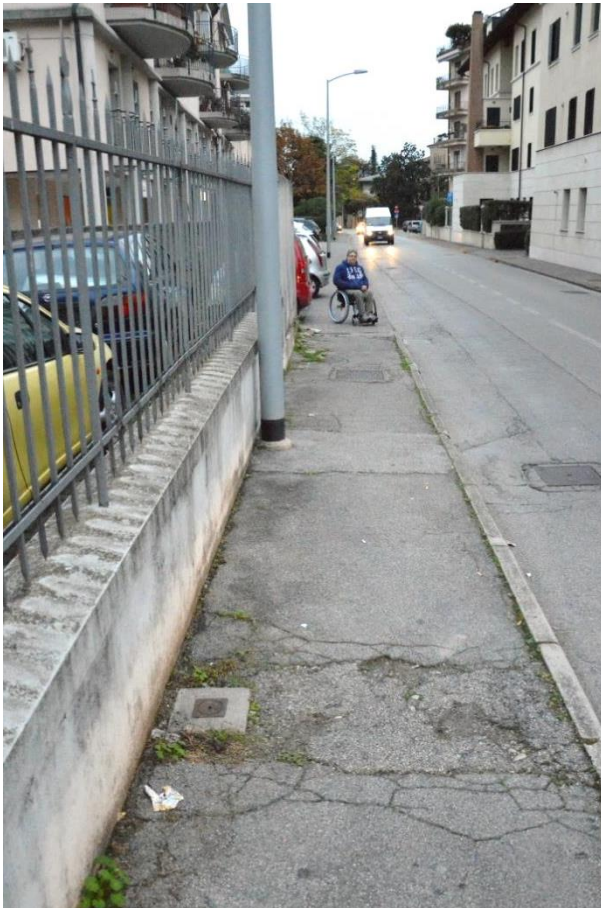
Di fronte allo studio medico, la rampa di raccordo all'attraversamento pedonale ha una pendenza di circa 20 %, quindi inaccessibile.





Via Gardini

I marciapiedi sono troppo stretti con pavimentazione in lastre di porfido di cui si suggerisce il rifacimento; anche lungo questa via le rampe di accesso alle strisce pedonali sono troppo pendenti.



Davanti ai negozi i parcheggi sono sistemati verso gli edifici creando una situazione di mancata sicurezza lungo il marciapiede che presenta anche una pendenza trasversale superiore al 3 %.

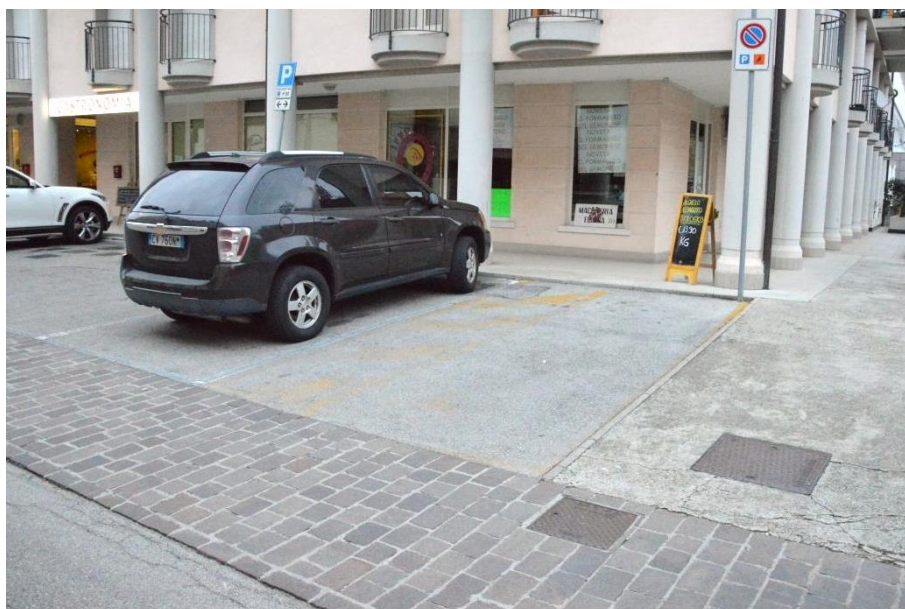




Lungo questa via nessun esercizio pubblico è direttamente accessibile a causa di un gradino di 5 cm di dislivello rispetto alla zona pubblica, e successiva griglia metallica per l'aerazione dell'interrato con maglie troppo larghe che non permettono la percorribilità.



Alla fine dell'edificio c'è un posto auto riservato alle persone con disabilità, segnalato e di corrette dimensioni, ma che costringe allo sbarco contrario (per l'usabilità si dovrebbe posteggiare in retromarcia) e con pendenza longitudinale superiore al 3 %; dal parcheggio tuttavia, è possibile imboccare il porticato dell'edificio prospiciente gli ingressi degli esercizi pubblici.



Il Sig. Stefano Bottecchia chiede sia reso accessibile almeno uno dei due lati del marciapiede, curando i passaggi pedonali in corrispondenza di poli importanti; nel caso di via Gardini, sostiene che il lato sicuro del marciapiede è quello opposto ai negozi, che necessita di manutenzione e dove individuare la posizione del posto auto riservato.



Il Sig. Stefano Bottecchia sostiene inoltre che è necessario decidere e pianificare quali siano i percorsi sicuri a seguito coinvolgimento dei portatori d'interesse; sottolinea alla PA che, nel caso in cui siano necessarie solo manutenzioni ordinarie per garantire l'accessibilità, non si deve fare ricorso a fondi per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Conclusioni

Nella stragrande maggioranza dei casi, fermo restando la necessità di dotare i percorsi di segnali tattilo-plantari, l'inaccessibilità è dovuta alla scarsa cura e controllo dei lavori eseguiti: è necessario un impegno da parte dell'ufficio tecnico comunale per garantire che i lavori di manutenzione siano migliorativi e un impegno da parte dell'Amministrazione per recepire le istanze e le indicazioni da parte dei portatori di interesse nella pianificazione urbana.