

Comune San Vito Romano



P.E.B.A.

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

PERCORSI PEDONALI

Arch. Agostina Mancini

ELENCO CODICI PERCORSI - CODICE PP00

Sommario

ELENCO CODICI PERCORSI - CODICE PP00.....	1
PP01 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE	2
Percorso viale Sisto Jella	2
PP02 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE	27
Percorso viale Trento e Trieste dall'edificio scolastico a Piazza Aldo Moro	27
PP03 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE	70
Percorso viale Piave da Piazza Aldo Moro a incrocio con via Dante Alighieri	70
PP04 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE	109
Percorso viale Giovanni XXIII	109
PP05 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE	136
Percorso parco comunale "Villa Bachelet"	136

MAPPA CRITICITA' PERCORSI PEDONALI

PP01 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE

Percorso viale Sisto Jella

Tratto della Strada Provinciale 33a ricadente nel territorio del Comune di San Vito Romano (RM), in corrispondenza del punto di coordinate 41.875026 N, 12.978278 E, e circa 41.877678 N, 12.980527 E



COMUNE DI SAN VITO ROMANO
Protocollo Arrivo N. 9012/2025 del 19-12-2025
Allegato 14 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DEL PERCORSO

L'analisi del tratto stradale evidenzia una condizione generale di **accessibilità fortemente compromessa**. La continuità pedonale risulta in particolar modo sul lato sinistro della strada quasi ovunque interrotta o insufficiente: in più punti il marciapiede è assente, troppo stretto oppure occupato da ostacoli fissi (alberi, pali, guard-rail, muri). Dove presente, il piano di calpestio è frequentemente **irregolare**, con pavimentazioni deteriorate, radici affioranti, superfici non omogenee e cambi di livello che rendono difficoltoso o impossibile il transito per persone con ridotta mobilità.

Le **fermate autobus** presentano criticità particolarmente gravi: in alcuni casi non vi è alcuna area di attesa dedicata, né spazi minimi per la sosta sicura degli utenti; mancano protezioni, banchine, rampe, percorsi tattili e condizioni minime per l'accesso delle persone con disabilità. Nel caso FA02 non esiste materialmente lo spazio necessario per creare un'area di attesa idonea.

Gli **attraversamenti pedonali** risultano poco sicuri: assenza di platee rialzate, mancanza di percorsi adeguati per raggiungerli e di rampe conformi. Inoltre, la vicinanza del guard-rail al camminamento crea una situazione di ulteriore rischio.

In generale, l'ambiente stradale mostra una **totale mancanza di continuità pedonale**, scarsa protezione dai veicoli e assenza di elementi essenziali per l'accessibilità universale, sia fisica che sensoriale.

Tuttavia, il lato pedonale posto a destra nella rappresentazione mappale risulta quello meno compromesso in termini di fruibilità e continuità del percorso, ma per alcuni tratti si interrompe ed è del tutto carente l'accessibilità.

Buona presenza di caratteristiche di accessibilità	
Discreta presenza di caratteristiche di accessibilità	
Carente/assente presenza di caratteristiche di accessibilità	X

INDICAZIONI D'INTERVENTO GENERALI

- Migliorare la continuità dei marciapiedi mediante adeguamenti dimensionali, eliminazione dei dislivelli e correzione delle superfici sconnesse.
- Ampliare o regolarizzare le aree di attesa e i punti di sosta lungo il percorso, garantendo spazi minimi sicuri per tutti gli utenti.
- Realizzare o adeguare le rampe di raccordo e migliorare la complanarità in prossimità degli attraversamenti pedonali.
- Integrare dispositivi tattili (loges) e migliorare l'accessibilità sensoriale lungo l'intero percorso.
- Potenziare la sicurezza mediante segnaletica verticale e orizzontale più leggibile e coerente, anche con soluzioni di moderazione del traffico.
- Liberare i percorsi da ostacoli fissi o elementi ingombranti e, dove necessario, riorganizzare la posizione di pali, cartelli o arredi esistenti.
- Migliorare la qualità della pavimentazione sostituendo tratti incoerenti o degradati con materiali idonei all'accessibilità e alla continuità del camminamento.

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A01 	viale Sisto Jella Posizione: 41.875250, 12.978668	1. Sicurezza dell'attraversamento – Strisce pedonali poco usurate e non perfettamente leggibili, riducendo la riconoscibilità dell'attraversamento. – Assenza di illuminazione dedicata che renda l'attraversamento sicuro nelle ore serali. 2. Accessibilità del percorso pedonale in prossimità dell'attraversamento – Marciapiede molto stretto, non conforme ai minimi normativi per il transito in sicurezza. – Presenza di guardrail addossato al percorso che riduce ulteriormente lo spazio utile. – Marciapiede privo di rampe o raccordi adeguati per consentire l'accesso all'attraversamento a persone con ridotta mobilità. – Presenza di alberature e radici affioranti che rendono discontinua e deformata la superficie di transito. – Avvallamenti e rotture del bordo marciapiede che costituiscono ostacoli e pericoli di inciampo. 3. Condizioni della pavimentazione – Superficie irregolare con asfalto deteriorato, rappezzi e cedimenti che non garantiscono continuità e stabilità. – Banchina laterale disomogenea e non dotata di piano di calpestio regolare. 4. Contesto stradale – Assenza di elementi rallentatori (segnaletica luminosa, lampeggianti, attraversamento rialzato) a supporto della sicurezza dei pedoni. – Mancanza di isole salvagente o di qualunque spazio di attesa protetto.
Proposte d'intervento		
1. Miglioramento della continuità altimetrica • Realizzazione di rampe conformi su entrambi i lati dell'attraversamento. • Adeguamento delle pendenze per garantire completa accessibilità. 2. Potenziamento della sicurezza dell'attraversamento • Inserimento di segnaletica verticale di preavviso e dispositivi luminosi. • Implementazione di misure di moderazione del traffico (platea rialzata o restringimento ottico). 3. Accessibilità sensoriale • Installazione di pavimentazione tattile di avviso e direzione. • Miglioramento del contrasto cromatico della segnaletica orizzontale. 4. Riorganizzazione delle aree di attesa • Ampliamento e regolarizzazione delle zone di attesa in prossimità dell'attraversamento. • Rimozione o riposizionamento di ostacoli che riducono lo spazio utile.		

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA01 	viale Sisto Jella Posizione: 41.875003, 12.978316	1. Pavimentazione e percorribilità – Pavimentazione irregolare in cubetti di porfido con fughe aperte, avvallamenti e discontinuità che ostacolano il transito di persone con ridotta mobilità. – Alternanza tra materiali diversi (asfalto, terreno, porfido) che genera cambi di livello e perdita di uniformità del piano di calpestio. – Deformazioni del sedime e presenza di radici affioranti che compromettono la stabilità del percorso. – Larghezza utile del percorso ridotta a causa di muri, segnaletica e vegetazione, non conforme ai requisiti minimi per la mobilità assistita. 2. Area di attesa e sicurezza lato strada – Assenza di banchina di attesa piana e stabilizzata, necessaria nelle fermate poste lungo viabilità extraurbane o su strade prive di marciapiede adeguato. – Mancanza di piattaforma o piano rialzato per facilitare l'accesso agli autobus. – Area di attesa posizionata in prossimità immediata della carreggiata, senza spazio di arretramento o protezioni laterali. – Assenza di elementi parapetonali o barriere di protezione che separino l'utenza dal traffico veicolare. – Vegetazione e pali che restringono ulteriormente lo spazio a disposizione degli utenti. 3. Accessibilità per persone con disabilità – Assenza totale di percorsi tattili di avviso, direzione e preavviso della fermata. – Mancanza di rampe o superfici inclinate conformi per consentire la fruibilità agli utenti in carrozzina. – Superfici sconnesse, instabili o scivolose che non rispettano gli standard minimi di aderenza e sicurezza. 4. Segnaletica e informazioni – Pali e pannelli posti all'interno dello spazio pedonale che costituiscono ostacoli fissi non rilevabili tattilmente. – Mancanza di segnaletica accessibile: caratteri leggibili, QR code, mappe semplificate, informazioni tattili o sonore. – Assenza di una collocazione ergonomica dei pannelli informativi, utile alla fruizione anche da parte di utenti con disabilità visiva. 5. Qualità dello spazio e manutenzione – Degrado del piano viabile, tombini irregolari e cedimenti puntuali che generano ulteriori dislivelli e rischi di inciampo. – Assenza di interventi manutentivi che garantiscano la continuità e la sicurezza del percorso pedonale in prossimità della fermata.

Proposte d'intervento

- Regularizzare il piano di calpestio con superficie uniforme e stabile.
- Ampliare lo spazio utile del percorso e dell'area di attesa.
- Realizzare banchina piana e piattaforma rialzata per l'accesso ai mezzi.
- Installare elementi di protezione pedonale lato carreggiata.
- Integrare percorsi tattili e rampe conformi per utenti con disabilità.
- Riorganizzare la segnaletica, garantendo leggibilità e posizione accessibile.
- Eliminare ostacoli fissi e vegetazione che riduce lo spazio fruibile

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA02 	viale Sisto Jella Posizione: 41.875070, 12.978281	1. Assenza totale di marciapiede utile La fermata è collocata direttamente a ridosso del muro perimetrale, senza alcuna banchina pedonale o spazio laterale utilizzabile in sicurezza. 2. Larghezza insufficiente dello spazio di attesa Lo spazio tra cordolo stradale e muro è inferiore ai 90 cm minimi e non garantisce stazionamento sicuro, né consente il passaggio di persone con ridotta mobilità. 3. Nessuna area di attesa accessibile Manca una piazzola, un allargamento o una superficie piana e stabile per la sosta degli utenti in attesa. 4. Assenza di percorso pedonale collegato alla fermata Non esiste un percorso continuo e protetto che colleghi la fermata ai marciapiedi o ai tratti pedonali precedenti/successivi. 5. Assenza di barriera parapedonale o protezione verso la carreggiata La fermata è direttamente esposta al traffico veicolare, senza elementi di protezione. 6. Mancanza di idonee condizioni di sicurezza per persone con disabilità Non esistono spazi per carrozzine, superfici a norma, né possibilità di allineamento del mezzo a un marciapiede rialzato. 7. Pavimentazione non conforme o assente L'area laterale è costituita da terreno sconnesso e vegetazione spontanea, non adatto alla sosta né alla mobilità pedonale.
Proposte d'intervento		
Riposizionamento della fermata - Spostamento della fermata in un tratto di via dove sia presente (o realizzabile) un marciapiede con larghezza $\geq 1,50$ m e area di attesa pianeggiante. Realizzazione di piazzola dedicata arretrata - Se esistono aree disponibili, realizzazione di una piccola piazzola laterale con muro di sostegno/banchina a sbalzo e collegamento tramite breve percorso pedonale protetto. Soppressione della fermata non adeguabile - Qualora non sia tecnicamente possibile né il riposizionamento né la piazzola, soppressione della fermata e riorganizzazione del servizio garantendo una fermata accessibile alternativa entro circa 150–200 m.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P01 	viale Sisto Jella Percorso pedonale in prossimità della fermata dell'autobus Posizione: 41.875050, 12.978379	1. Pavimentazione e continuità del percorso – Presenza di pavimentazione mista (cubetti, terreno, asfalto) che interrompe la continuità del camminamento. – Cubetti di porfido irregolari, con fughe aperte e avvallamenti che rendono il transito instabile. – Superfici deformate e sconnesse, con cedimenti e tratti erosi. – Aree con terreno nudo non idonee al passaggio pedonale, soprattutto per utenti con ausili. 2. Larghezza utile e fruibilità del percorso – Percorsi estremamente ridotti in larghezza, spesso inferiori ai minimi di sicurezza. – Presenza di elementi che restringono ulteriormente lo spazio (muri, vegetazione, pali, barriere stradali). – Impossibilità di garantire il passaggio contemporaneo di due persone o di dispositivi di mobilità. 3. Ostacoli fissi e interferenze lungo il percorso – Pali della segnaletica posizionati internamente allo spazio pedonale. – Barriere e guard-rail che corrono a filo del percorso, impedendo movimenti laterali e riducendo lo spazio di sicurezza. – Vegetazione spontanea che invade l'area pedonale e riduce ulteriormente la percorribilità. 4. Sicurezza e protezione del lato pedonale – Assenza totale di barriere parapetonali nei tratti esposti al traffico veicolare. – Percorsi a ridosso diretto della carreggiata, senza margini protetti. – Mancanza di illuminazione pedonale dedicata e assenza di elementi di orientamento sensoriale. 5. Accessibilità per utenti con disabilità – Nessuna presenza di percorsi tattili, guide o avvisi tattili. – Superfici non conformi agli standard di aderenza e stabilità. – Tratte assolutamente non percorribili da carrozzine o ausili di mobilità per insufficienza di spazio e dislivelli continui.
Proposte d'intervento		
• Riqualificazione completa della pavimentazione con realizzazione di un percorso continuo, stabile e antisdrucciolo. • Eliminazione delle superfici sconnesse: regolarizzazione del porfido, sostituzione delle porzioni in terra con pavimentazione conforme. • Ampliamento della larghezza utile del percorso mediante arretramento della vegetazione e rimozione degli ostacoli fissi. • Inserimento di parapetti o barriere pedonali nei tratti a ridosso della carreggiata. • Miglioramento della continuità dei livelli con cordoli regolari e eventuali rampe per superare dislivelli. • Riposizionamento della segnaletica e dei pali per liberare il percorso utile. • Implementazione di elementi tattili di avviso nei punti di intersezione con la viabilità carrabile.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P02 	viale Sisto Jella Percorso pedonale in prossimità della fermata dell'autobus Posizione: 41.875050, 12.978379	1. Larghezza del percorso pedonale - Spazio laterale estremamente ridotto, inferiore ai minimi normativi per il transito pedonale. - Mancanza di una fascia di rispetto tra pedoni e traffico veicolare. 2. Assenza di marciapiede regolare - Il percorso non presenta un marciapiede vero e proprio ma solo un ciglio stradale stretto e discontinuo. - Piano di calpestio irregolare e non idoneo allo stazionamento o alla mobilità assistita. 3. Discontinuità e degrado del bordo marciapiede - Cordolo rotto, eroso e con parti distaccate che generano rischio di inciampo. - Presenza di materiale incoerente e terreno instabile lungo il margine. 4. Barriere laterali e ostacoli fissi - Pali, recinzioni e muri che riducono ulteriormente lo spazio disponibile per la percorrenza. - Nessuna distanza di sicurezza rispetto alla barriera laterale. 5. Mancanza di protezione verso la carreggiata - Nessuna barriera parapedonale o elemento di separazione tra traffico e percorso pedonale. - Elevato rischio per l'incolumità dell'utente soprattutto in caso di flussi veicolari intensi o velocità elevate.
Proposte d'intervento		
- Valutare lo spostamento del percorso pedonale sul lato opposto della strada - Istituire un percorso pedonale protetto alternativo, mediante segnaletica verticale/orizzontale che indirizzi i pedoni verso il lato più sicuro. - Migliorare la sicurezza veicolare con rallentatori ottici, segnaletica di attenzione "presenza pedoni", illuminazione potenziata. - Installare barriera parapedonale metallica a protezione del margine, anche senza percorso, per impedire l'uso improprio dell'area come camminamento. - Riprogrammare la fermata autobus/attraversamento in posizione più idonea, dotata di spazio adeguato. - Intervento minimo di pulizia e regolarizzazione del bordo stradale, per ridurre condizioni di rischio e migliorare la visibilità.		
Documentazione fotografica		
		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P03 P04 P05 P06 P07 P08 	viale Sisto Jella Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto causa presenza di alberature	Criticità continua lungo tutto il percorso pedonale 1. Larghezza utile del percorso - Larghezza insufficiente del percorso pedonale: lo spazio tra cordolo stradale e recinzione/muro è limitato e non permette il transito in sicurezza di una persona con ausili alla mobilità. - Larghezza ulteriormente ridotta dalla presenza degli alberi radicati entro lo spazio pedonale, che occupano una parte significativa della larghezza utile. 2. Ostacoli fissi all'interno del percorso - Presenza di alberi allineati direttamente sul camminamento, che configurano barriere puntuali e seriali lungo il percorso. - Presenza della recinzione del complesso adiacente sul lato interno, che elimina ogni possibilità di scarto laterale. - Spazio residuo di passaggio insufficiente a garantire percorribilità per utenti con carrozzina o passeggino. 3. Continuità e sicurezza del percorso - Percorso non protetto dal traffico veicolare: non essendoci marciapiede in quota, cordoli o elementi separatori adeguati, il pedone cammina a livello carreggiata o su un bordo troppo stretto. - Assenza di barriere parapetonali continue, utili per impedire l'invasione accidentale della carreggiata. - Assenza di allargamenti o nicchie di rifugio che consentano al pedone di sostare o cedere il passo in sicurezza. 4. Superficie e accessibilità - Superficie irregolare e non definita come marciapiede, priva di pavimentazione adeguata e di un bordo percepibile. - Assenza di profili tattili o indicatori di percorso per utenti con disabilità visiva. - Presenza di radici e rigonfiamenti in prossimità degli alberi, che possono compromettere la stabilità del camminamento. 5. Visibilità e segnaletica - Segnaletica verticale presente ma non sufficiente a indicare la presenza di pedoni lungo il tratto. - Manca di segnalazioni specifiche per indicare la presenza di percorso pedonale promiscuo o critico, specialmente in un tratto con andamento rettilineo e velocità veicolare potenzialmente elevata.

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P09 	viale Sisto Jella Percorso pedonale in prossimità dell'ingresso dell'edificio scolastico Posizione: 41.877713, 12.980495	1. Continuità del percorso pedonale - Il percorso pedonale non è continuo, presenta cambi di quota, superficie irregolare e assenza di un marciapiede definito - Il raccordo tra i diversi tratti non garantisce percorribilità uniforme per utenti con mobilità ridotta. - L'immissione su altra strada avviene senza una fascia pedonale definita, costringendo il pedone a condividere lo spazio con la sede carrabile. 2. Larghezze e fruibilità - Le larghezze utili del percorso sono insufficienti a garantire il passaggio in sicurezza, soprattutto nei punti in curva e vicino ai muri perimetrali. - La presenza di parapedonali limita ulteriormente lo spazio pedonale disponibile. - Le scalinate presenti costituiscono interruzioni assolute della percorribilità per persone con disabilità motorie e carrozzine. 3. Ostacoli fissi e interferenze - Sono presenti parapedonali metallici a ridosso della sede stradale: pur avendo funzione protettiva, riducono la larghezza effettiva del percorso. - Alberature poste in prossimità del bordo stradale interferiscono con lo spazio di transito. - Muri, recinzioni e gradinate creano restringimenti critici lungo il cammino. 4. Superfici e condizioni del piano di calpestio - Il fondo pedonale è fortemente irregolare, composto da asfalto deteriorato, rappezzi e tratti privi di pavimentazione idonea. - La discontinuità dei materiali non garantisce sicurezza né comfort di percorrenza. - Sono presenti lievi pendenze trasversali non regolate. 5. Assenza di progettazione dedicata al percorso pedonale - Il tratto non presenta marciapiede definito e protetto lungo la curva. - Manca una fascetta di separazione fisica tra pedoni e veicoli. - Il percorso risulta "di fatto" non progettato come marciapiede, ma come porzione marginale della sede stradale.
Proposte d'intervento		
- Inserimento di una protezione parapedonale più continua e lineare nei tratti compatibili - Ripristino puntuale della pavimentazione sconnessa e messa in sicurezza delle superfici deformate - Miglioramento della visibilità mediante adeguamento della segnaletica verticale esistente - Valutazione di un restringimento ottico della carreggiata per ridurre la velocità dei veicoli - Introduzione di piccoli punti di appoggio o micro-banchine dove la geometria lo consente, senza modificare significativamente la sede stradale - Miglioramento della continuità percettiva del bordo pedonale tramite trattamento cromatico del cordolo		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P10 	viale Sisto Jella Incrocio con via Pietro Baccelli Posizione: 41.877717, 12.980558	Percorso pedonale lungo carreggiata 1. Continuità del percorso - Interruzione del percorso pedonale in corrispondenza della connessione con la strada laterale, senza alcun raccordo o indicazione di continuità per il pedone. - Assenza di un percorso pedonale riconoscibile e definito nel punto di immissione, dove il pedone è costretto a condividere lo spazio con la carreggiata veicolare. 2. Larghezza e fruibilità del marciapiede - Larghezza insufficiente del tratto pedonale, soprattutto in prossimità della curva e del muro perimetrale. - Presenza di elementi verticali (palo della segnaletica, spigoli dell'edificio, cordolo irregolare) che riducono lo spazio utile di transito. 3. Definizione del percorso - Il percorso non è visivamente né fisicamente definito: mancano segnalazioni, pavimentazione differenziata, marcatore o logiche di continuità. - Le auto circolano e sostano in prossimità del percorso, creando interferenze dirette con gli utenti a piedi. 4. Carenze altimetriche e geometriche del percorso - Presenza di dislivelli non raccordati e superfici deteriorate che limitano la percorrenza sicura. - Assenza di una rampa o raccordo che assicuri la continuità altimetrica quando il percorso pedonale termina ed entra nella nuova strada laterale. 5. Segnaletica e orientamento - Assenza totale di segnaletica pedonale che indichi chiaramente il percorso. - Mancanza di indicatori tattili per l'orientamento di persone con disabilità visiva. - Il punto di confluenza con la strada laterale non è evidenziato in alcun modo. 6. Sicurezza generale del percorso - Tratto situato in curva con scarsa protezione laterale per il pedone. - Il percorso pedonale si immette direttamente sulla carreggiata senza area dedicata, generando una promiscuità pericolosa tra pedoni e veicoli. - Assenza di misure di moderazione della velocità o di sicurezza specifiche nel tratto dove il pedone è costretto a passare vicino ai veicoli.

Proposte d'intervento

- Realizzare un percorso pedonale continuo e riconoscibile, anche minimale, tramite differenziazione materica o colorazione della fascia pedonale.
- Eliminare i punti di dislivello e regolarizzare le pavimentazioni deteriorate, garantendo un piano di calpestio uniforme.
- Arretrare o riposizionare elementi verticali (pali, segnaletica) che ostruiscono il transito e riducono la larghezza utile.
- Introdurre elementi di protezione laterale nei tratti più esposti alla carreggiata, compatibilmente con lo spazio disponibile.
Integrare una segnaletica pedonale chiara che indichi la continuità del percorso e l'immissione nella strada laterale.
- Prevedere misure di moderazione della velocità in prossimità dei punti di promiscuità pedonale/veicolare (segnaletica, restringimenti ottici, pittogrammi).

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P11 	viale Sisto Jella Percorso in prossimità di residenza privata Posizione: 41.875955, 12.979789	1. Continuità e conformazione del percorso pedonale • Marciapiede estremamente stretto, in più punti inferiore ai 90 cm. • Presenza di cordoli rialzati e tratti senza vera separazione dalla carreggiata. • Percorso discontinuo, con cambi di livello non raccordati e tratti deformati o deteriorati. • Punto di transito obbligato su superfici irregolari e non idonee al passaggio assistito. 2. Sicurezza laterale e protezione del pedone • Distanza minima tra pedone e flusso veicolare, senza parapetti idonei. • Rotaie metalliche/parapedonali insufficienti o poste solo in alcuni tratti. • Tratto in curva che riduce la visibilità reciproca tra veicoli e pedoni. 3. Ostacoli e ingombri lungo il percorso • Cancelli, muretti, colonne, elementi privati che restringono ulteriormente il passaggio. • Presenza di rampe private che interrompono la linearità del camminamento. • Vegetazione spontanea e fogliame che rendono scivolosa la superficie pedonale. 4. Pavimentazione e condizioni manutentive • Pavimentazione usurata, con fessurazioni, discontinuità e cedimenti. • Presenza di foglie e detriti che riducono la sicurezza del transito. • Tratti in cui il marciapiede è sostanzialmente compromesso o non funzionale. 5. Accessibilità per persone con disabilità • Larghezza e pendenze non conformi agli standard di accessibilità. • Assenza totale di percorsi tattili, rampe conformi o superfici regolari. • Nessuna possibilità di utilizzo da parte di utenti con carrozzine o ausili.
Proposte d'intervento		
• Realizzare un nuovo marciapiede continuo con larghezza minima conforme. • Regularizzare il piano di calpestio eliminando avvallamenti, dislivelli e superfici deteriorate. • Inserire parapetti o barriere di protezione nei tratti adiacenti alla carreggiata. • Arretrare o riposizionare paletti, ringhiere e ostacoli fissi che riducono lo spazio utile. • Installare raccordi e rampe per garantire la continuità altimetrica nei punti di accesso alle abitazioni. • Introdurre segnaletica pedonale dedicata e marcature a terra per definire chiaramente il percorso. • Integrare sistemi di moderazione della velocità veicolare nei tratti più stretti o in curva. • Effettuare interventi di manutenzione ordinaria (taglio vegetazione, pulizia, ripristino cordoli).		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P12 	viale Sisto Jella Posizione: 41.875835, 12.979574	1. Percorso pedonale e fruibilità • Marciapiede estremamente ridotto, in alcuni punti inferiore ai 40–50 cm. • Presenza del guard-rail a filo percorso che annulla completamente la fruibilità. • Radici e base dei tronchi che invadono la sede pedonale rendendo impossibile il passaggio. • Superficie irregolare, deformata e con accumulo di fogliame scivoloso. 2. Sicurezza verso la carreggiata • Assenza totale di protezione laterale utile <i>per il pedone</i> (il guard-rail protegge i veicoli, non il camminamento). • Pedone costretto a camminare parzialmente o totalmente in carreggiata. • Tratto in curva, con visibilità ridotta e alto rischio di investimento. 3. Accessibilità per persone con disabilità • Percorso non accessibile: larghezza insufficiente, ostacoli fissi, presenza di radici e dislivelli. • Impossibilità di transito per carrozzine, passeggini o persone con mobilità ridotta. • Assenza totale di percorsi tattili, contrasti cromatici o riferimenti di orientamento. 4. Condizioni del contesto e manutenzione • Guard-rail deformato e ammalorato. • Vegetazione e radici non gestite che invadono il tracciato. • Degrado diffuso della pavimentazione, che presenta cedimenti e fessurazioni.
Proposte d'intervento		
• Realizzazione di un nuovo percorso pedonale protetto sul lato opposto, dove tecnicamente possibile. • Valutazione di rimozione/arretramento del guard-rail e gestione delle radici degli alberi. • Introduzione di elementi di sicurezza (parapedonali, catarifrangenti, rallentatori). • Manutenzione regolare della vegetazione. • In assenza di spazio fisico: istituzione di tratto <i>senza percorso pedonale</i> con obbligo di attraversamento anticipato nel punto più idoneo e sicuro.		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P13 	viale Sisto Jella Posizione: 41.875361, 12.978810	1. Percorribilità e continuità del percorso • Ingombro significativo della barriera metallica che restringe il passaggio pedonale. • Presenza di vegetazione laterale e fogliame che riducono ulteriormente lo spazio utile. • Marciapiede stretto, con larghezza inferiore allo standard minimo per un passaggio sicuro. • Tratto non lineare e con ostacoli che obbligano a deviazioni e movimenti laterali. 2. Sicurezza laterale • Barriera stradale deformata e inclinata verso il percorso pedonale, generando rischio di urto. • Assenza di protezioni idonee tra pedoni e veicoli, specialmente nei punti in curva. • Distanza ridotta tra l'albero e il margine del percorso con restringimento critico. 3. Stato della pavimentazione • Pavimentazione con usura superficiale e piccoli dissesti che limitano il comfort di camminamento. • Accumulo di foglie e materiale organico che rende il fondo potenzialmente scivoloso. 4. Accessibilità • Larghezza insufficiente per il transito di carrozzine o ausili per la mobilità. • Ostacoli rigidi non segnalati né aggirabili, incompatibili con utenti con disabilità visiva o motoria.
Proposte d'intervento		
• Allargamento del percorso pedonale tramite arretramento barriere o riduzione della carreggiata. • Sostituzione delle barriere metalliche con elementi più compatti e meno ingombranti. • Rifacimento della pavimentazione con superficie continua, antisdrucciolo e priva di ostacoli. • Inserimento di segnaletica pedonale verticale e orizzontale dedicata. • Adozione di elementi tattili di orientamento per utenti con disabilità visiva. • Implementazione di misure di moderazione della velocità in prossimità del tratto pedonale.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC01 PC02 PC03 	Via Trento e Trieste Passo carrabile per strade secondarie che si immettono sulla strada provinciale Posizione PC01: 41.875239, 12.978514 Posizione PC02: 41.875724, 12.979082 Posizione PC05: 41.876318, 12.979937	1. Geometria e continuità del percorso pedonale - Assenza totale di un marciapiede continuo in corrispondenza del passo carrabile. - Il percorso pedonale si interrompe bruscamente e si confonde con la zona carrabile. - Ingresso carrabile molto inclinato che genera una discontinuità altimetrica non superabile da persone con disabilità motorie. 2. Pendenza eccessiva e criticità altimetriche - Pendenza significativa del passo carrabile, incompatibile con percorsi accessibili. - Presenza di avvallamenti, crepe e deformazioni dell'asfalto che impediscono un transito stabile. - Assenza di raccordi inclinati o piani di transizione tra marciapiede, passo carrabile e sede stradale. 3. Sicurezza pedonale - Il pedone è costretto a camminare sulla carreggiata a causa dell'assenza di spazio dedicato. - L'immissione diretta del passo carrabile sulla strada provinciale crea interferenze tra veicoli e pedoni. - Tratto privo di protezioni laterali, segnaletica dedicata o sistemi di moderazione della velocità. 4. Accessibilità per persone con disabilità - Nessuna possibilità di attraversare il passo carrabile in sicurezza con carrozzine o ausili. - Assenza totale di riferimenti tattili, bande di avviso o elementi di orientamento. - Irregolarità e pendenze che non rispettano alcun parametro di accessibilità normativa. 5. Condizioni della pavimentazione - Superfici gravemente deteriorate, con crepe diffuse, cedimenti e discontinuità. - Materiali non idonei al passaggio di utenti fragili. - Carenza di manutenzione generale del piano di calpestio.
Proposte d'intervento		
- Realizzazione di un raccordo altimetrico continuo tra passo carrabile e strada provinciale, eliminando i dislivelli e le superfici dissestate. - Rifacimento della pavimentazione dell'innesto, garantendo superfici regolari, stabili e antisdrucchiolo idonee anche alla mobilità assistita. - Inserimento di una rampa conforme per favorire la continuità del percorso pedonale in presenza dell'accesso carrabile. - Ampliamento dello spazio utile sul margine stradale, ove possibile, per separare flussi pedonali e veicolari. - Installazione di segnaletica orizzontale e verticale che evidenzia la presenza dell'accesso e dei pedoni, con adeguati contrasti cromatici. - Interventi di moderazione della velocità in prossimità dell'innesto per aumentare la sicurezza pedonale. - Regolarizzazione del bordo strada e del cordolo, eliminando rotture, cedimenti e discontinuità. - Adeguamento del drenaggio superficiale per evitare ulteriori deformazioni della pavimentazione.		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC04 PC05 PC06 	Via Trento e Trieste Posizione: 41.875361, 12.978810	1. Percorribilità e continuità del percorso • Ingombro significativo della barriera metallica che restringe il passaggio pedonale. • Presenza di vegetazione laterale e fogliame che riducono ulteriormente lo spazio utile. • Marciapiede stretto, con larghezza inferiore allo standard minimo per un passaggio sicuro. • Tratto non lineare e con ostacoli che obbligano a deviazioni e movimenti laterali. 2. Sicurezza laterale • Barriera stradale deformata e inclinata verso il percorso pedonale, generando rischio di urto. • Assenza di protezioni idonee tra pedoni e veicoli, specialmente nei punti in curva. • Distanza ridotta tra l'albero e il margine del percorso con restringimento critico. 3. Stato della pavimentazione • Pavimentazione con usura superficiale e piccoli dissesti che limitano il comfort di camminamento. • Accumulo di foglie e materiale organico che rende il fondo potenzialmente scivoloso. 4. Accessibilità • Larghezza insufficiente per il transito di carrozzine o ausili per la mobilità. • Ostacoli rigidi non segnalati né aggirabili, incompatibili con utenti con disabilità visiva o motoria.
Proposte d'intervento		
• Allargamento del percorso pedonale tramite arretramento barriere o riduzione della carreggiata. • Rifacimento della pavimentazione con superficie continua, antisdrucchiolo e priva di ostacoli. • Inserimento di segnaletica pedonale verticale e orizzontale dedicata. • Adozione di elementi tattili di orientamento per utenti con disabilità visiva. • Implementazione di misure di moderazione della velocità in prossimità del tratto pedonale.		
Documentazione fotografica		
		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC07 	Via Trento e Trieste Posizione: 41.875361, 12.978810	1. Geometria del passo carrabile e connessione con la strada principale - Immissione diretta sulla strada provinciale senza area di raccordo pedonale. - Assenza di un piano di transizione regolare tra carreggiata e passo carrabile. 2. Pavimentazione e condizioni del fondo - Pavimentazione gravemente deteriorata con crepe, avvallamenti e superfici irregolari. - Presenza di rappezzi e superfici non omogenee che ostacolano il transito di disabili e ipovedenti. - Assenza di un percorso pedonale definito e stabile. 3. Sicurezza e protezioni laterali - Mancanza di barriere o elementi di protezione per separare flussi veicolari e pedonali. - Immissione del passo carrabile in curva, con ridotta visibilità e rischio per pedoni. - Assenza totale di misure di moderazione del traffico. 4. Accessibilità sensoriale e orientamento - Nessun elemento tattile di avviso, direzione o attenzione. - Nessun contrasto cromatico per la percezione dei bordi e dei cambi di livello. - Assenza di segnalazioni verticali dedicate al pedone.
Proposte d'intervento		
- Regolarizzazione del piano altimetrico del passo carrabile mediante nuovo massetto e pavimentazione continua. - Realizzazione di un raccordo pedonale dolce tra il passo carrabile e il margine stradale. - Inserimento di percorso pedonale protetto e riconoscibile, anche tramite differenziazione materica. - Installazione di elementi tattili (avviso + direzione) dove possibile per facilitare disabili visivi. - Miglioramento del contrasto visivo tra bordo strada, passo carrabile e aree pedonali. - Introduzione di segnaletica verticale che indichi la presenza di accesso e potenziale attraversamento pedonale. - Ripristino completo della pavimentazione degradata eliminando crepe e dislivelli. - Valutazione di elementi di moderazione della velocità in prossimità dell'immissione.		
Documentazione fotografica		
 		

MAPPA CRITICITA' PERCORSI PEDONALI

PP02 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE

Percorso viale Trento e Trieste dall'edificio scolastico a Piazza Aldo Moro

Tratto della Strada Provinciale 33a ricadente nel territorio del Comune di San Vito Romano (RM), in corrispondenza del punto di coordinate 41.875026 N, 12.978278 E, e circa 41.877678 N, 12.980527 E



COMUNE DI SAN VITO ROMANO
 Protocollo Arrivo N. 9012/2025 del 19-12-2025
 Allegato 14 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DEL PERCORSO

Il percorso pedonale analizzato presenta **numerosa discontinuità e criticità** che ne compromettono la fruibilità sia per l'utenza con disabilità sia per i pedoni normodotati. Lungo l'intero tracciato si riscontra l'assenza di un **marciapiede continuo**, spesso sostituito da tratti di carreggiata delimitati unicamente da segnaletica orizzontale; tali soluzioni non garantiscono un livello adeguato di sicurezza, soprattutto in presenza di traffico veicolare.

La situazione è ulteriormente aggravata dalla **sosta irregolare dei veicoli**, che in più punti occupano completamente lo spazio destinato ai pedoni, rendendo impossibile il transito di persone con ausili, passeggini o con ridotta mobilità. Sono presenti numerosi **passi carrabili privi di raccordi e privi di differenziazione tattile**, che generano variazioni di quota e inclinazioni non compatibili con i requisiti di accessibilità.

La presenza di **pali, recinzioni, sporgenze edilizie e ostacoli puntuali** lungo la fascia pedonale riduce ulteriormente la larghezza utile, spesso al di sotto dei minimi normativi. In molti tratti il pedone è obbligato a procedere sulla carreggiata, condividendo lo spazio con i veicoli, con evidenti criticità di sicurezza.

Il percorso non presenta elementi di orientamento o guida per l'utenza con disabilità visiva e manca quasi ovunque la **continuità percettiva e funzionale** richiesta per definire un tragitto realmente accessibile. Le rare presenze di attraversamenti pedonali risultano spesso non complanari, deteriorati o privi di idonei scivoli.

Tuttavia ci sono alcuni tratti

Il percorso, nel suo stato attuale, **non garantisce continuità, sicurezza né fruibilità autonoma** alle persone con disabilità motorie, sensoriali o con mobilità ridotta. Le numerose interferenze, la discontinuità del marciapiede, la sosta irregolare e gli ostacoli distribuiti lungo il tracciato motivano una valutazione complessiva di **accessibilità carente**, necessitando interventi sistematici di riqualificazione, riorganizzazione degli spazi e messa in sicurezza del percorso pedonale.

Tuttavia, lungo il percorso sono presenti **alcuni tratti pedonali che risultano idonei**, poiché dotati di adeguata larghezza e continuità, e che possono essere considerati come la base su cui costruire una viabilità pedonale unitaria e sicura.

In tal senso, tali tratti rappresentano la **sezione più idonea da destinare obbligatoriamente al percorso pedonale**, evitando così la promiscuità con la carreggiata e garantendo una fruizione più agevole per tutte le categorie di utenti. Si propone pertanto di **potenziare e qualificare** questo lato della strada attraverso interventi mirati quali:

- continuità del percorso mediante rimozione o razionalizzazione degli ostacoli;
- incremento della larghezza utile e adeguamento delle pendenze;
- inserimento di segnaletica verticale e orizzontale dedicata al percorso pedonale protetto;
- posa di pavimentazione tattile di guida e di attenzione nei punti critici;
- installazione di cordoli, delimitatori o dissuasori per impedire la sosta veicolare irregolare;
- miglioramento dell'illuminazione e della visibilità dei punti di attraversamento.

L'obiettivo è quello di **concentrare gli interventi su un solo lato della carreggiata**, rendendolo il riferimento pedonale univoco e garantendo così un livello di accessibilità significativamente superiore lungo l'intero tracciato.

Buona presenza di caratteristiche di accessibilità	
Discreta presenza di caratteristiche di accessibilità	X
Carente/assente presenza di caratteristiche di accessibilità	

INDICAZIONI D'INTERVENTO GENERALI

- Individuazione di **un lato obbligato della carreggiata** da destinare al percorso pedonale continuo.
- Realizzazione di **marciapiede continuo** con larghezza minima conforme alle norme (≥ 90 cm liberi da ostacoli; 150 cm nei tratti di incrocio).
- Installazione di **cordoli rialzati** o elementi di separazione tra traffico veicolare e area pedonale.
- **Rimozione degli ostacoli fissi** (pali, segnali, sporgenze murarie) dal tracciato pedonale individuato.
- Adeguamento delle superfici con **pavimentazioni regolari e antisdrucchiolo**, eliminando buche e dissesti.
- Introduzione di **segnaletica verticale e orizzontale dedicata** ai pedoni lungo tutto il tratto.
- Installazione di **percorsi tattili LOGES** per l'orientamento di persone non vedenti o ipovedenti (fasce guida e mappe tattili nei punti necessari).
- Realizzazione di **rampe conformi** nei punti di cambio quota e nelle intersezioni.
- Potenziamento dell'**illuminazione pubblica** lungo l'intero percorso pedonale.
- Eliminazione o forte limitazione della **sosta veicolare sul lato pedonale**, con eventuale istituzione di sosta a spina o a pettine sul lato opposto.
- Introduzione di **attraversamenti pedonali protetti** in corrispondenza dei punti di intersezione stradale.
- Valutazione di eventuali **barriere salvapedone**, paletti o dissuasori di sosta per garantire protezione e continuità del percorso.

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A03 	Via Trento e Trieste Lato fronte edificio scolastico Posizione: 41.8777803, 12.980347,	1. Marciapiede e percorsi pedonali - Assenza di rampe di raccordo: l'attraversamento presenta complanarità solo su uno dei lati, mentre dall'altro lato non è garantita la stessa continuità altimetrica - Presenza di ostacoli fissi immediatamente a ridosso dell'attraversamento, come palo segnaletico e parapedonali, che compromettono gli spazi necessari alla rotazione o all'accodamento di una carrozzina. 2. Geometria e fruibilità dell'attraversamento - Attraversamento non complanare: non è assicurata la continuità altimetrica tra marciapiede e carreggiata. - Assenza di isola salvagente o spazio intermedio di sicurezza, nonostante la larghezza della strada sia significativa. - Assenza di allargamenti o aree di attesa protette prima dell'attraversamento. - La pendenza laterale del tratto stradale e della rampa del passo carrabile laterale può interferire con la sicurezza dei pedoni in fase di immissione sull'attraversamento. 3. Segnaletica verticale e orizzontale - Segnaletica verticale collocata in posizione non ottimale, in alcuni punti troppo vicina a ostacoli (albero, muro) e fuori dalla zona di attenzione del pedone. - Strisce pedonali prive di segnaletica integrativa (pannelli luminosi, lampeggianti, segnaletica di preavviso), necessaria su strade a scorrimento. - Segnaletica orizzontale usurata in alcuni tratti, con perdita di contrasto rispetto al manto stradale. - Assenza di dispositivo tattile plantare (loges/vettori) obbligatorio nelle zone di attraversamento accessibili per persone cieche o ipovedenti. 4. Sicurezza e progettualità urbana - Attraversamento non protetto: non sono presenti elementi di rallentamento veicolare, né soluzioni di moderazione del traffico - Visibilità laterale ridotta in alcuni punti per la presenza di un albero che interferisce con la segnaletica verticale. - Attraversamento collocato in un tratto stradale rettilineo e ampio, dove la velocità dei veicoli tende ad aumentare, senza misure di compensazione progettuale. - Assenza di illuminazione dedicata per evidenziare la zona dell'attraversamento nelle ore serali.

Proposte d'intervento

- Realizzazione di rampe raccordate su entrambi i lati dell'attraversamento per garantire accesso a persone con ridotta mobilità.
- Inserimento di pavimentazione tattile di avviso e direzione per utenti con disabilità visiva.
- Rifacimento e regolarizzazione della pavimentazione pedonale adiacente per eliminare buche, dislivelli e superfici sconnesse.
- Ampliamento dello spazio pedonale laterale per garantire una zona sicura di attesa e immissione.
- Installazione di protezioni parapedonali o dissuasori per separare il flusso veicolare dal punto di attraversamento.
- Ripristino della segnaletica orizzontale dell'attraversamento con maggiore contrasto e materiale ad alta riflettanza.
- Potenziamento della segnaletica verticale, includendo pannelli integrativi e luce lampeggiante di preavviso.
- Introduzione di misure di moderazione della velocità in prossimità dell'attraversamento (es. platea rialzata o restringimento ottico).

Documentazione fotografica



Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A04 	Via Trento e Trieste Lato fronte edificio scolastico Posizione: 41.8783637, 12.9799802,	1. Marciapiede e percorsi pedonali - Assenza totale di rampe di raccordo: il cordolo non è smussato e non esiste continuità altimetrica tra marciapiede e carreggiata, impedendo l'accessibilità per persone con mobilità ridotta o ausili. - Larghezza del marciapiede limitata, condizionata dalla presenza del muro perimetrale, della segnaletica e dei dissuasori metallici che riducono la larghezza utile. - Percorso pedonale privo di un'area di attesa conforme: non è presente uno spazio libero e piano adeguato alla manovra e alla sosta di una carrozzina prima dell'attraversamento. - Ostacoli verticali immediatamente adiacenti (alberi, dissuasori, segnaletica) che interferiscono con lo spazio minimo libero richiesto per l'utenza con disabilità. 2. Geometria e fruibilità dell'attraversamento - Attraversamento non complanare su entrambi i lati, in quanto il cordolo rappresenta un dislivello netto. - Assenza di rampe simmetriche obbligatorie per rendere i due fronti dell'attraversamento equivalenti e accessibili. - Assenza di platea o zona rialzata che possa ridurre la velocità dei veicoli in avvicinamento. - Carreggiata di ampiezza significativa senza isole salvagente o zone intermedie di sicurezza. 3. Segnaletica verticale e orizzontale - Segnaletica verticale presente solo su uno dei lati, non ripetuta in modo simmetrico o in posizione frontale ottimale rispetto al senso di marcia. - Segnaletica verticale parzialmente schermata dalla presenza di alberature. - Assenza di dispositivi luminosi o segnaletica integrativa utili a richiamare l'attenzione dei veicoli in tratti rettilinei. - Strisce pedonali correttamente presenti, ma senza integrazione con dispositivi tattili e senza raccordo con il marciapiede. 4. Accessibilità sensoriale - Assenza di percorsi tattili LOGES prima dell'attraversamento, sia di direzione sia di arresto, fondamentali per l'orientamento di persone cieche o ipovedenti. - Assenza di segnaletica acustica o di indicatori percepibili da utenti con disabilità sensoriale. 5. Sicurezza generale - Attraversamento posizionato in un tratto rettilineo con potenziale velocità elevata dei veicoli e senza misure progettuali destinate alla moderazione del traffico. - Presenza di parcheggi adiacenti che possono ridurre la visibilità laterale del pedone in fase di immissione sull'attraversamento. - Alberature vicine alla carreggiata che interferiscono con la visibilità della segnaletica.

Proposte d'intervento

- Realizzare rampe a norma su entrambi i lati dell'attraversamento con raccordi morbidi e pendenze conformi.
- Adeguare e integrare la segnaletica orizzontale con strisce ad alta visibilità e materiale antiscivolo.
- Migliorare la segnaletica verticale aggiungendo pannelli ripetuti e sistemi luminosi di preavviso.
- Installare percorsi tattili di avviso e direzione per l'orientamento delle persone con disabilità visiva.
- Ripristinare e regolarizzare il piano di calpestio in prossimità dell'attraversamento eliminando buche e disconnessioni.
- Prevedere isola salvagente o restringimento ottico della carreggiata per rallentare i veicoli nei pressi dell'attraversamento.
- Riorganizzare gli spazi laterali eliminando ostacoli fissi e ampliando il marciapiede nei punti critici.

Documentazione fotografica



Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A05 	Via Trento e Trieste Posizione: 41.879544, 12.979251	1. Continuità e Geometria del Percorso - Assenza totale di rampe o raccordi altimetrici per accedere all'attraversamento. - Salti di quota tra marciapiede e carreggiata non raccordati. - Larghezza del marciapiede al limite e ridotta ulteriormente da ostacoli laterali. 2. Ostacoli e Ingombri - Presenza di pali, dissuasori e arredi che restringono il passaggio nelle immediate vicinanze dell'attraversamento. - Presenza costante di automobili parcheggiate a ridosso delle strisce, che oscurano la visibilità e impediscono la manovra a carrozzine o persone con ridotta mobilità. 3. Sicurezza e Visibilità - Assenza di segnaletica verticale specifica (mancano segnali di "attraversamento pedonale" ben visibili). - Mancanza di illuminazione dedicata sull'attraversamento. 4. Accessibilità per Disabilità Motorie e Visive - Mancanza di scivoli e di rampe con pendenza conforme. - Assenza totale di percorso tattile di avvicinamento e segnalazione tattile di attenzione. - Superfici sconnesse e con fessurazioni che impediscono il transito in sicurezza di carrozzine, deambulatori, persone ipovedenti. 5. Organizzazione dello Spazio - Lato stradale scelto per l'attraversamento non idoneo al transito pedonale continuo: marciapiede insufficiente, ostacoli e parcheggi lungo tutto il tratto. - Mancanza di un'isola salvagente o di un restringimento della carreggiata che obblighi le auto a rallentare.
Proposte d'intervento		
- Realizzazione di rampe conformi su entrambi i lati dell'attraversamento. - Introduzione di percorsi tattili di avvicinamento e segnalazione tattile di attenzione in prossimità della rampa. - Divieto permanente di sosta in prossimità delle strisce con installazione di dissuasori fissi. - Installazione di segnaletica verticale ad alta visibilità e illuminazione dedicata dell'attraversamento. - Miglioramento della pavimentazione pedonale eliminando buche, discontinuità e superfici sconnesse. - Inserimento di un attraversamento rialzato o di un restringimento di carreggiata per obbligare il rallentamento dei veicoli. - Valutazione di spostamento dell'attraversamento in un punto più sicuro e più adatto all'accessibilità continua.		

Documentazione fotografica



Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A06 A07 	Piazza Aldo Moro Posizione A06: 41.881748, 12.979313 Posizione A07: 41.881890, 12.979413	• Segnaletica orizzontale usurata: Le strisce pedonali risultano scolorite e poco visibili sia per i pedoni che per i veicoli in transito. • Assenza di segnaletica verticale dedicata all'attraversamento (cartello "attraversamento pedonale"), che riduce la percezione del punto di attraversamento. • Mancanza di rampe a norma o raccordi inclinati con pendenza adeguata per garantire l'uso da parte di carrozzine, passeggini e persone con ridotta mobilità. • Assenza totale di percorsi tattili (loges) per indirizzare non vedenti/ipovedenti verso l'attraversamento. • Assenza di isola salvagente o elementi di protezione in quello che sembra un incrocio ampio, dove il pedone è poco percepito dal traffico. • Visibilità parziale dell'attraversamento a causa dell'ampiezza dell'incrocio e della mancanza di elementi che inducano i veicoli a rallentare. • Assenza di illuminazione dedicata sull'attraversamento, utile soprattutto in orario serale. • Mancanza di scivoli allineati sui due lati: l'attraversamento non presenta continuità pedonale tra i due marciapiedi.
Proposte d'intervento		
• Rifacimento completo della segnaletica orizzontale con materiale ad alta riflettanza e alta durabilità. • Installazione del segnale verticale di "attraversamento pedonale" su entrambi i lati, possibilmente con pannello integrativo luminosa o catarifrangente. • Realizzazione di due rampe a norma, con pendenza conforme, superficie antisdrucchiolo e raccordi corretti tra marciapiede e carreggiata. • Inserimento di percorsi tattili LOGES: • Banda di attenzione prima della rampa • Banda di direzione allineata all'attraversamento • Implementazione di illuminazione puntuale sull'area di attraversamento. • Eventuale rialzo dell'attraversamento (attraversamento pedonale rialzato) per aumentare la sicurezza e rallentare i veicoli.		
Documentazione fotografica		
 		

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A08 	Piazza Aldo Moro Attraversamento ai giardini del Monumento ai caduti di San Vito Romano Posizione: 41.882110, 12.979141	Mancanza di rampe idonee - Non è presente alcun raccordo a raso tra marciapiede e carreggiata. - Il dislivello è ancora percepibile e costituisce una barriera per carrozzine, utenti con ausili, passeggini. Segnaletica orizzontale usurata - Le strisce risultano in parte sbiadite e poco visibili, specialmente da lunga distanza. - Ridotta percezione dell'attraversamento da parte dei conducenti. Segnaletica verticale insufficiente o poco visibile - Il cartello esiste, ma sul lato opposto della strada è poco visibile Presenza di sosta veicolare nelle immediate vicinanze - I veicoli parcheggiati lungo il margine destro oscurano la visibilità del pedone in ingresso e l'avvistamento da parte dei veicoli in transito. - Condizione particolarmente critica per bambini, anziani e persone di bassa statura. Assenza di percorsi tattili - Mancano i loges tattili di avvertimento (bande di arresto prima dell'attraversamento). - Mancano i loges direzionali per indirizzare utenti non vedenti verso la zona di attraversamento. Assenza totale di illuminazione dedicata - Non è presente un corpo illuminante focalizzato sull'attraversamento. - Visibilità notturna molto scarsa → rischio elevato. Carreggiata ampia e velocità percepita alta - Il tratto rettilineo induce comportamenti di guida non sempre prudenti. - Margine del marciapiede stretto e senza protezioni.
Proposte d'intervento		
Realizzazione di rampe di raccordo su entrambi i lati dell'attraversamento, con pendenza conforme (< 8%) per garantire l'accesso alle carrozzine. Inserimento di segnaletica tattile (loges + attenzione) prima dell'attraversamento, su entrambi i lati. Rifacimento della segnaletica orizzontale con bande ad alta rifrangenza e maggiore spessore. Innalzamento dell'attraversamento (attraversamento rialzato) per ridurre la velocità veicolare e garantire continuità camminabile. Installazione di isole salvagente o elementi di moderazione del traffico (cuscini berlinesi / restringimenti ottici) in prossimità dell'attraversamento. Incremento della visibilità tramite: - illuminazione dedicata sull'attraversamento; - pannelli retroriflettenti integrativi. Eliminazione della sosta irregolare nella fascia immediatamente adiacente alle strisce mediante: - dissuasori; - segnaletica verticale di divieto di fermata; - marcatore giallo a terra. Ripristino della pavimentazione pedonale danneggiata e rimozione di barriere fisiche (scalini, dissesti, tombini non complanari).		

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA03 	Via Sisto Jella Posizione: 41.8775087 12.9807065	1. Marciapiede e percorsi pedonali - Larghezza del marciapiede insufficiente a garantire il transito in sicurezza e la manovra di utenti con disabilità motoria, soprattutto in presenza di ausili (carrozzina, deambulatore). - Larghezza utile ulteriormente ridotta dalla presenza del muro perimetrale sul lato interno e della sede stradale sul lato esterno, senza possibilità di scarto laterale o aree di rifugio. - Assenza di un'area di attesa conforme, con superficie piana e spazio libero adeguato per la sosta di almeno una carrozzina. 2. Fermata e infrastrutture - Mancanza di banchina rialzata, elemento essenziale per garantire l'accesso agevolato ai mezzi del TPL e il rispetto della normativa sull'accessibilità delle fermate. - Assenza totale di elementi di arredo correlati alla funzione della fermata (seduta, riparo, area di sosta dedicata e accessibile). - Posizionamento della palina non ergonomico, collocato troppo vicino al limite del percorso e in corrispondenza di un tratto stretto del marciapiede. 3. Segnaletica e accessibilità informativa - Pannello informativo collocato ad altezza elevata, non fruibile per utenti con ridotta capacità visiva e non leggibile in prossimità per utenti in carrozzina. - Caratteri di dimensioni non adeguate agli standard di leggibilità richiesti per la comunicazione accessibile. - Assenza di supporti informativi accessibili (indicatori tattili, mappe semplificate, QR-code a portata di tutti gli utenti). 4. Progettualità e conformità tecnica - Fermata non strutturata tecnicamente secondo i requisiti minimi previsti dalle Linee Guida per l'accessibilità delle infrastrutture del TPL (area di attesa, spazio di accosto, banchina, percorsi). - Assenza di una zona di accosto del mezzo adeguatamente definita, utile a garantire la corretta fermata dell'autobus e la riduzione del gap tra marciapiede e veicolo.
Proposte d'intervento		
- Realizzare banchina piana e piattaforma rialzata per l'accesso ai mezzi. - Installare elementi di protezione pedonale lato carreggiata. - Integrare percorsi tattili e rampe conformi per utenti con disabilità. - Riorganizzare la segnaletica, garantendo leggibilità e posizione accessibile. - Eliminare ostacoli fissi e vegetazione che riduce lo spazio fruibile		

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA04 	Via Trento e Trieste Lato fronte edificio scolastico Posizione: 41.8777202, 12.9804765,	1. Marciapiede e percorsi pedonali - Larghezza del marciapiede insufficiente per il transito e la manovra di persone con disabilità motoria. - Presenza di alberi in asse al percorso che riducono la larghezza utile e ostacolano il passaggio. - Superficie irregolare con crepe, avvallamenti e muschio che aumentano il rischio di inciampo e scivolamento. - Assenza di uno spazio piano e libero idoneo alla sosta in sicurezza degli utenti in attesa. 2. Fermata e infrastrutture di attesa - Posizionamento del palo della fermata in un punto che costituisce ostacolo fisso nel percorso pedonale. - Assenza di una banchina o piattaforma rialzata per facilitare salita e discesa dal mezzo. - Mancanza di area di attesa conforme, priva di ostacoli e con superficie adeguata. 3. Segnaletica e accessibilità informativa - Segnaletica collocata a un'altezza eccessiva che limita la leggibilità per utenti con disabilità visiva. - Testi con dimensioni ridotte, non adeguati ai requisiti di leggibilità. - Assenza di elementi tattili, indicatori di orientamento o supporti informativi accessibili a utenti con disabilità sensoriali.
Proposte d'intervento		
- Riposizionamento della fermata - Spostamento della fermata in un tratto di via dove sia presente (o realizzabile) un marciapiede con larghezza $\geq 1,50$ m e area di attesa pianeggiante. - Realizzazione di piazzola dedicata arretrata - Se esistono aree disponibili, realizzazione di una piccola piazzola laterale con muro di sostegno/banchina a sbalzo e collegamento tramite breve percorso pedonale protetto. - Soppressione della fermata non adeguabile - Qualora non sia tecnicamente possibile né il riposizionamento né la piazzola, soppressione della fermata e riorganizzazione del servizio garantendo una fermata accessibile alternativa entro circa 150–200 m.		
Documentazione fotografica		
		

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA05 	Via Trento e Trieste Posizione: 41.879236, 12.979258	1. Pavimentazione e percorribilità • Pavimentazione sconnessa e discontinua davanti alla pensilina, con rischio di inciampo e impossibilità di transito per carrozzine. • Assenza di un piano stabile e uniforme per accedere alla fermata. • Dislivelli e irregolarità tra marciapiede, cordolo e area di attesa. 2. Accessibilità per persone con disabilità • Assenza totale di rampe o raccordi per l'accesso alla pensilina. • Spazio interno ed esterno della pensilina non sufficiente per manovra di carrozzine. • Mancanza di percorsi tattili di avviso e direzione. • Assenza di area di attesa accessibile e in piano. 3. Sicurezza e protezione • Fermata addossata al muro senza distanza di sicurezza dalla carreggiata. • Assenza di elementi parapetonali o protezioni laterali. • Segnaletica verticale poco visibile e posizione non ergonomica. • Illuminazione potenzialmente insufficiente (zona ombreggiata da albero). 4. Qualità dello spazio e fruibilità • Pensilina vecchia, degradata e vandalizzata. • Spazio di attesa limitato e parzialmente ostruito dalle radici dell'albero. • Assenza di seduta adeguata e priva di requisiti ergonomici. 5. Informazioni e segnaletica • Mancanza di informazioni accessibili: pannelli leggibili, QR code, mappe, orari. • Pensilina non dotata di indicazioni tattili o sonore per persone con disabilità visiva. • Segnaletica della fermata deteriorata e poco evidente.
Proposte d'intervento		
• Realizzazione di piattaforma rialzata accessibile e pavimentazione uniforme. • Inserimento di rampa di raccordo e adeguamento dei dislivelli. • Installazione di percorsi tattili di avviso e direzione per l'utenza con disabilità visiva. • Sostituzione della pensilina con modello accessibile e conforme alle norme. • Creazione di adeguata area di attesa, ampliata e messa in sicurezza. • Riposizionamento della segnaletica verticale e potenziamento dell'illuminazione. • Introduzione di barriere parapetonali tra fermata e carreggiata. • Inserimento di pannelli informativi accessibili (QR code, mappa, orari leggibili). • Sistemazione della seduta con modello ergonomico e adatto a persone con mobilità ridotta.		

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA06 	Via Trento e Trieste Posizione: 41.879464, 12.979296	1. Area di attesa della fermata • Mancanza di spazio adeguato per la sosta sicura degli utenti, soprattutto disabili. • Manca un piano rialzato di accosto per l'autobus. 2. Accessibilità sensoriale • Assenza totale di percorsi tattili (loges) di direzione e avviso. • Mancanza di elementi a contrasto cromatico per persone ipovedenti. 3. Segnaletica e orientamento • Pannello della fermata posizionato in mezzo al percorso pedonale, costituendo ostacolo fisso. • Assenza di informazioni accessibili (QR code, tabelle ad alta leggibilità).
Proposte d'intervento		
• Installare protezioni parapedonali adeguate per separare utenti e traffico. • Inserire percorsi tattili di avviso, direzione e punto fermata. • Implementare segnaletica accessibile con piastra QR, contrasto cromatico e mappe semplificate. • Prevedere una piattaforma rialzata per facilitare salita/discesa dall'autobus.		
Documentazione fotografica		
 		

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA07 	Piazza Aldo Moro Posizione: 41.881933, 12.979271	Percorsi di avvicinamento - Il marciapiede è continuo ma non sono presenti percorsi tattili che guidino le persone con disabilità visiva dalla rete pedonale alla fermata. Piattaforma di attesa - Il piano di attesa non è rialzato rispetto alla carreggiata; il dislivello tra marciapiede e piano strada può risultare ancora significativo in fase di salita/discesa per persone con mobilità ridotta o carrozzine. - Non è individuata in modo chiaro un'area di stazionamento per carrozzine o passeggeri, libera da sedute e pali, in posizione protetta ma vicina alla porta anteriore dell'autobus. - La pavimentazione è in parte usurata e con giunti/rappezzi che possono creare piccole discontinuità di livello. Dotazioni informative e sicurezza - La palina/pannello informativo è presente ma le informazioni sono solo in formato visivo, senza supporti tattili o vocali. - Non si rilevano contrasti cromatici marcati tra bordo marciapiede e carreggiata che aiutino gli ipovedenti a percepire il limite.
Proposte d'intervento		
- Inserimento di percorso tattile dalla rete pedonale alla fermata e davanti alla porta prevista per la salita. - Realizzazione di piccola banchina rialzata in corrispondenza della fermata per ridurre il dislivello con il pianale dell'autobus. - Definizione di un'area di sosta dedicata a carrozzine, libera da ostacoli e chiaramente segnalata. - Manutenzione e regolarizzazione della pavimentazione del marciapiede in zona fermata. - Miglioramento della segnaletica: bordo marciapiede ad alto contrasto, integrazione di informazioni accessibili (pittogrammi chiari, eventuale QR-code o simili).		
Documentazione fotografica		
 		
Fermata Autobus		

Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA08 	Piazza Aldo Moro Posizione: 41.882205, 12.979013	Marciapiede e zona di attesa La banchina di attesa è ampia ma priva di pensilina di protezione dagli agenti atmosferici. Non sono presenti sedute dedicate in prossimità immediata del punto di salita/discesa. Non è individuata a terra una zona di attesa riservata a persone con ridotta mobilità o carrozzine (area di manovra piana e libera da ostacoli). Accessibilità sensoriale Il marciapiede è privo di percorso tattile di guida che colleghi la fermata agli attraversamenti e ai principali percorsi pedonali. Manca la banda tattile di attenzione lungo il bordo banchina, che segnala la linea di arresto in sicurezza per le persone con disabilità visiva. Organizzazione della sosta del bus e sicurezza veicolare Non è tracciato a terra lo stallo di fermata con segnaletica orizzontale gialla dedicata, che definisce con chiarezza l'area riservata al bus. L'assenza di segnaletica orizzontale dedicata può favorire la sosta irregolare di veicoli privati in corrispondenza della fermata. Informazione all'utenza La fermata è dotata di palo informativo con orari e QR-code per informazioni in tempo reale, elementi da mantenere aggiornati e in buono stato di leggibilità.
Proposte d'intervento		
• Installazione di pensilina accessibile con seduta e spazio libero minimo 1,50 × 1,50 m per carrozzine. • Realizzazione di zona di attesa dedicata e libera da ostacoli in corrispondenza della porta centrale del bus. • Inserimento di percorso tattile di guida dal marciapiede principale alla fermata e banda tattile di attenzione lungo il bordo banchina. • Tracciamento dello stallo bus con segnaletica orizzontale gialla e divieto di sosta per i veicoli privati sulla lunghezza di accosto del mezzo.		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso Pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P11 P12 	Via Trento e Trieste Percorso pedonale in prossimità della fermata dell'autobus adiacente all'edificio scolastico Posizione: 41.878052, 12.980047	Percorso pedonale lungo via (tratto con alberature) 1. Larghezza utile del percorso - Larghezza insufficiente del percorso pedonale: lo spazio tra cordolo stradale e recinzione/muro è limitato e non permette il transito in sicurezza di una persona con ausili alla mobilità. - Larghezza ulteriormente ridotta dalla presenza degli alberi radicati entro lo spazio pedonale, che occupano una parte significativa della larghezza utile. 2. Ostacoli fissi all'interno del percorso - Presenza di alberi allineati direttamente sul camminamento, che configurano barriere puntuali e seriali lungo il percorso. - Presenza della recinzione del complesso adiacente sul lato interno, che elimina ogni possibilità di scarto laterale. - Spazio residuo di passaggio insufficiente a garantire percorribilità per utenti con carrozzina o passeggino. 3. Continuità e sicurezza del percorso - Percorso non protetto dal traffico veicolare: non essendoci marciapiede in quota, cordoli o elementi separatori adeguati, il pedone cammina a livello carreggiata o su un bordo troppo stretto. - Assenza di barriere parapetonali continue, utili per impedire l'invasione accidentale della carreggiata. - Assenza di allargamenti o nicchie di rifugio che consentano al pedone di sostare o cedere il passo in sicurezza. 4. Superficie e accessibilità - Superficie irregolare e non definita come marciapiede, priva di pavimentazione adeguata e di un bordo percepibile. - Assenza di profili tattili o indicatori di percorso per utenti con disabilità visiva. - Presenza di radici e rigonfiamenti in prossimità degli alberi, che possono compromettere la stabilità del camminamento. 5. Visibilità e segnaletica - Segnaletica verticale presente ma non sufficiente a indicare la presenza di pedoni lungo il tratto. - Manca di segnalazioni specifiche per indicare la presenza di percorso pedonale promiscuo o critico, specialmente in un tratto con andamento rettilineo e velocità veicolare potenzialmente elevata.
Proposte d'intervento		
- Valutare lo spostamento del percorso pedonale sul lato opposto della strada, ove la sezione è più ampia e meno compromessa. - Istituire un percorso pedonale protetto alternativo, mediante segnaletica verticale/orizzontale che indirizzi i pedoni verso il lato più sicuro. - Migliorare la sicurezza veicolare con rallentatori ottici, segnaletica di attenzione "presenza pedoni", illuminazione potenziata. - Installare barriera parapetonale metallica a protezione del margine, anche senza percorso, per impedire l'uso improprio dell'area come camminamento.		

- Riprogrammare la fermata autobus/attraversamento in posizione più idonea, dotata di spazio adeguato.
- Intervento minimo di pulizia e regolarizzazione del bordo stradale, per ridurre condizioni di rischio e migliorare la visibilità.

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P13 P14 P15 	Via Trento e Trieste Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto causa presenza di alberature e presenza di macchine in sosta	Criticità continua lungo tutto il percorso pedonale 1. Larghezza e fruibilità del percorso • Spazio pedonale estremamente ridotto, insufficiente sia per utenti con disabilità sia per pedoni normodotati. • Ingombro costante dovuto a veicoli in sosta che occupano parzialmente o totalmente la fascia pedonale. • Presenza di dissuasori e pali che restringono ulteriormente il passaggio utile. 2. Sicurezza del percorso • Percorso a ridosso della carreggiata senza protezioni adeguate. • Manto stradale usurato, disomogeneo e con presenza di avvallamenti che compromettono la stabilità della camminata. • Assenza di continuità lineare: tratti interrotti o deviati da ostacoli fissi. 3. Accessibilità per persone con disabilità • Larghezza insufficiente per il transito di carrozzine. • Assenza di percorsi tattili o guide per non vedenti. • Nessuna possibilità di manovra o inversione lungo il tracciato a causa della conformazione troppo stretta. 4. Ostacoli permanenti e intralci • Auto parcheggiate sistematicamente lungo il percorso pedonale. • Presenza di muretti, guardrail e recinzioni che impediscono l'allargamento del passaggio. • Vegetazione sporgente e discontinuità del bordo che riducono ulteriormente lo spazio utile. 5. Configurazione generale non idonea • La sede pedonale esistente non rispetta le minime condizioni normative. • Il contesto non permette ampliamenti in sede senza compromettere la sicurezza veicolare. • L'unica soluzione percorribile è individuare nel lato opposto della carreggiata l'unico percorso pedonale idoneo e continuo.
Proposte d'intervento		
• Destinare in modo vincolante solo il lato opposto della strada a percorso pedonale continuo e accessibile. • Eliminare la sosta delle auto sul tratto attuale e installare dissuasori o segnaletica di divieto permanente. • Realizzare un nuovo percorso pedonale continuo sul lato opposto, con larghezza minima 1,50 m. • Inserire protezioni fisiche (barriere parapetonali o cordolo rialzato) lungo il lato scelto come percorso. • Regolarizzare il piano di calpestio con una pavimentazione uniforme e priva di dislivelli. • Inserire percorsi tattili dove possibile per garantire l'accessibilità sensoriale. • Adeguare la segnaletica verticale e orizzontale per definire chiaramente il percorso obbligato.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P16 	Via Trento e Trieste Percorso pedonale in prossimità del posto macchina per disabili via Guido Baccelli Posizione: 41.879829, 12.979346	1. Geometria e continuità del percorso pedonale • Il marciapiede continuo è del tutto <i>disassato</i> rispetto alla sede stradale. • L'ampiezza del marciapiede è insufficiente per garantire il passaggio in sicurezza, sia per persone con disabilità motorie sia per pedoni normodotati. • Presenza di dislivelli tra marciapiede e strada senza rampe idonee. • Assenza di una superficie regolare e continua: pavimentazione irregolare e sconnessa. 2. Accessibilità dello stallo riservato alle persone con disabilità • Lo stallo non è collegato a un percorso accessibile: manca una rampa conforme per raggiungere il marciapiede. • Assenza di spazio laterale di manovra per l'apertura della portiera lato guida o lato passeggero (requisito minimo 1,50 m). • Segnaletica verticale presente ma non accompagnata da segnaletica orizzontale adeguata e pienamente leggibile. • Stallo posizionato su tratto stradale inclinato che rende difficoltosa la discesa e salita da carrozzina. 3. Sicurezza e fruibilità del contesto • Assenza di protezioni fisiche (barriere o dissuasori) per impedire alle auto di invadere il marciapiede già molto ridotto. • Ridotta visibilità dello stallo e del percorso, con rischio di interferenze tra veicoli e pedoni. • Mancanza di attraversamento pedonale accessibile in prossimità dello stallo.
Proposte d'intervento		
Realizzazione di un marciapiede continuo, ampliato e rettificato nella geometria per garantire almeno 1,50 m di spazio libero. • Realizzazione di una rampa conforme tra stallo e marciapiede (pendenza massima 8%). • Rifacimento della pavimentazione pedonale con superficie regolare e antiscivolo. • Ridisegno dello stallo disabili con spazio laterale certificato $\geq 1,50$ m e segnaletica orizzontale ad alta visibilità. • Installazione di dissuasori per impedire il parcheggio improprio che riduce lo spazio pedonale. • Valutazione di un eventuale spostamento dello stallo in punto più favorevole e realmente accessibile. • Inserimento di attraversamento pedonale accessibile in prossimità dello stallo, con rampe e indicatori tattili per ipovedenti. • Miglioramento della visibilità con nuova segnaletica verticale e illuminazione adeguata.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P17 P18 P19 P20 	Via Vittorio Emanuele Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto Posizione P17: 41.880077, 12.979245 Posizione P18: 41.880561, 12.979257 Posizione P19: 41.881171, 12.979284 Posizione P20: 41.881518, 12.979258	Criticità continua lungo tutto il percorso pedonale 1. Continuità del percorso pedonale • Il marciapiede non è continuo, ma frammentato e non riconoscibile come percorso pedonale. • Tratti interrotti dalla presenza di parcheggi, rampe carrabili, accessi privati e ostacoli fissi. • Impossibilità di garantire un percorso continuo e lineare: il pedone è costretto a camminare in carreggiata. 2. Larghezza e fruibilità • Larghezza del marciapiede non conforme ai minimi normativi (1,50 m), in alcuni punti praticamente assente. • Auto in sosta lungo tutto il margine che invadono completamente la sede pedonale. • Lo spazio utile è talmente ridotto da risultare inaccessibile sia ai disabili sia ai normodotati. 3. Sicurezza e interferenze veicolari • Pedoni costretti a camminare <i>nella corsia carrabile</i>, senza alcuna protezione. • Massima esposizione al traffico veicolare, soprattutto nei tratti in curva o con scarsa visibilità. • Linea bianca utilizzata impropriamente come “finta corsia pedonale”, non riconosciuta come percorso sicuro. 4. Regolarità e qualità della pavimentazione • Marciapiede dissestato, con avvallamenti, materiali disomogenei e presenza di cubetti sconnessi. • Ostacoli verticali (muri, portoni, colonne, grondaie, auto, rampe di accesso). • Superfici irregolari non percorribili da carrozzine, deambulatori o persone con fragilità motorie. 5. Accessibilità universale • Assenza totale di indicatori tattili, segnalazioni, rampe, raccordi e abbattimento barriere. • Ostacoli che impediscono il passaggio a persone non vedenti o ipovedenti (spigoli vivi, auto, pali). • L'intero tratto risulta non idoneo per l'utenza fragile.
Proposte d'intervento		
• Eliminazione della sosta sul lato oggi utilizzato impropriamente come camminamento. • Istituzione di divieto di sosta permanente e installazione di dissuasori fisici (paletti) per impedire l'accesso delle auto. • Realizzazione di un marciapiede continuo e uniforme: quota rialzata, superficie liscia, senza ostacoli. • Inserimento di rampe e raccordi conformi alle pendenze per disabili. • Adozione di una pavimentazione regolare, antisdrucciolo e accessibile • Installazione di indicatori tattili a norma Loges per non vedenti, dove possibile. • Potenziamiento della segnaletica orizzontale e verticale che individua chiaramente il percorso pedonale. • Introduzione di misure di moderazione del traffico (limite 30, restringimenti ottici, attraversamenti protetti).		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P21 P22 	Via Vittorio Emanuele Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto Posizione P21: 41.880453, 12.979305 Posizione P22: 41.881087, 12.979351	Criticità continua lungo tutto il percorso pedonale 1. Larghezza utile del percorso - Larghezza insufficiente del percorso pedonale: lo spazio tra cordolo stradale e recinzione/muro è limitato e non permette il transito in sicurezza di una persona con ausili alla mobilità. - Larghezza ulteriormente ridotta dalla presenza degli alberi radicati entro lo spazio pedonale, che occupano una parte significativa della larghezza utile. 2. Ostacoli fissi all'interno del percorso - Presenza di alberi allineati direttamente sul camminamento, che configurano barriere puntuali e seriali lungo il percorso. - Presenza della recinzione del complesso adiacente sul lato interno, che elimina ogni possibilità di scarto laterale. - Spazio residuo di passaggio insufficiente a garantire percorribilità per utenti con carrozzina o passeggino. 3. Continuità e sicurezza del percorso - Percorso non protetto dal traffico veicolare: non essendoci marciapiede in quota, cordoli o elementi separatori adeguati, il pedone cammina a livello carreggiata o su un bordo troppo stretto. - Assenza di barriere parapetonali continue, utili per impedire l'invasione accidentale della carreggiata. - Assenza di allargamenti o nicchie di rifugio che consentano al pedone di sostare o cedere il passo in sicurezza. 4. Superficie e accessibilità - Superficie irregolare e non definita come marciapiede, priva di pavimentazione adeguata e di un bordo percepibile. - Assenza di profili tattili o indicatori di percorso per utenti con disabilità visiva. - Presenza di radici e rigonfiamenti in prossimità degli alberi, che possono compromettere la stabilità del camminamento. 5. Visibilità e segnaletica - Segnaletica verticale presente ma non sufficiente a indicare la presenza di pedoni lungo il tratto. - Manca di segnalazioni specifiche per indicare la presenza di percorso pedonale promiscuo o critico, specialmente in un tratto con andamento rettilineo e velocità veicolare potenzialmente elevata.
Proposte d'intervento		
- Eliminazione della sosta sul lato oggi utilizzato impropriamente come camminamento. - Istituzione di divieto di sosta permanente e installazione di dissuasori fisici (paletti) per impedire l'accesso delle auto. - Realizzazione di un marciapiede continuo e uniforme: quota rialzata, superficie liscia, senza ostacoli. - Inserimento di rampe e raccordi conformi alle pendenze per disabili. - Adozione di una pavimentazione regolare, antisdrucciolo e accessibile - Installazione di indicatori tattili a norma Loges per non vedenti, dove possibile. - Potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale che individua chiaramente il percorso pedonale. - Introduzione di misure di moderazione del traffico (limite 30, restringimenti ottici, attraversamenti protetti).		

Documentazione fotografica



Posto auto		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA01 	Via Trento e Trieste Percorso pedonale in prossimità del posto macchina per disabili via Guido Baccelli Posizione: 41.879940, 12.979374	1. Geometria e continuità del percorso pedonale • Il marciapiede continuo è del tutto <i>disassato</i> rispetto alla sede stradale. • L'ampiezza del marciapiede è insufficiente per garantire il passaggio in sicurezza, sia per persone con disabilità motorie sia per pedoni normodotati. • Presenza di dislivelli tra marciapiede e strada senza rampe idonee. • Assenza di una superficie regolare e continua: pavimentazione irregolare e sconnessa. 2. Accessibilità dello stallo riservato alle persone con disabilità • Lo stallo non è collegato a un percorso accessibile: manca una rampa conforme per raggiungere il marciapiede. • Assenza di spazio laterale di manovra per l'apertura della portiera lato guida o lato passeggero (requisito minimo 1,50 m). • Segnaletica verticale presente ma non accompagnata da segnaletica orizzontale adeguata e pienamente leggibile. • Stallo posizionato su tratto stradale inclinato che rende difficoltosa la discesa e salita da carrozzina. 3. Sicurezza e fruibilità del contesto • Assenza di protezioni fisiche (barriere o dissuasori) per impedire alle auto di invadere il marciapiede già molto ridotto. • Ridotta visibilità dello stallo e del percorso, con rischio di interferenze tra veicoli e pedoni. • Mancanza di attraversamento pedonale accessibile in prossimità dello stallo.
Proposte d'intervento		
• Realizzazione di una rampa di raccordo tra stallo e marciapiede con pendenza conforme. • Adeguamento dello stallo con zebratura laterale per garantire spazio di manovra per carrozzine e sollevatori. • Allargamento o sistemazione del marciapiede per rendere il percorso continuo e fruibile. • Installazione di nuova segnaletica verticale ad alta visibilità, con eventuale pittogramma a terra ben marcato. • Inserimento di paletti dissuasori per impedire la sosta irregolare a ridosso dell'area riservata. • Adeguamento del fondo stradale e del marciapiede con superfici regolari e antisdrucchiolo. • Implementazione di percorsi tattili o indicatori visivi per agevolare utenti ciechi o ipovedenti. • Verifica della posizione dello stallo e valutazione di un eventuale spostamento in zona più sicura e accessibile se le condizioni geometriche non consentono l'adeguamento.		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC08 	Via Trento e Trieste Passo carrabile ingresso edificio scolastico che si immette sulla strada provinciale Posizione PC08: 41.877830, 12.980290	- Pendenza molto accentuata dell'accesso carrabile, non compatibile con un utilizzo pedonale sicuro. - Assenza di marciapiede dedicato, poiché l'accesso è concepito per i veicoli e non come accesso pubblico alla scuola. - Assenza di percorsi protetti o rampe pedonali: l'area non è progettata per un transito pedonale quotidiano. - Interferenza diretta con la carreggiata stradale: l'uscita dei veicoli immette immediatamente sulla strada, in presenza anche di attraversamento pedonale adiacente. - Scarsa visibilità laterale per autoveicoli in entrata/uscita, data la conformazione in pendenza e i muri laterali. - Possibile uso improprio come ingresso pedonale, nonostante non sia destinato a questo scopo.
Proposte d'intervento		
Segnaletica verticale chiara - Installazione di cartello "Passo carrabile – Accesso di servizio della scuola". - Eventuale indicazione "Ingresso pedonale principale →" per indirizzare correttamente gli utenti. Miglioramento della sicurezza in uscita veicoli - Installazione di specchio parabolico per aumentare la visibilità sulla strada. - Eventuale fasciatura della zona con vernice antisdrucchiolo nei primi metri in pendenza. Adeguamento della segnaletica orizzontale - Riquadratura dell'area del passo carrabile con vernice gialla. - Possibile aggiunta di "NO SOSTA" a terra per evitare intralci. Gestione della pendenza in caso di uso occasionale a piedi - Inserimento di corrimano laterale (solo se la scuola conferma che alcuni utenti possano usarlo a piedi). - In caso contrario, cartello che vieti l'accesso pedonale per motivi di sicurezza. Verifica delle canalette e del drenaggio - La pendenza comporta scolo d'acqua: controllo e pulizia del sistema di drenaggio.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC09 	Viale Trento e Trieste Posizione: 41.878498, 12.979539	Fondo sconnesso e irregolare - La superficie del passo carrabile risulta logorata, con zone dissestate, buche e avvallamenti che compromettono la percorribilità e generano rischi di inciampo. Assenza di rampe raccordate con la sede stradale - Il raccordo tra strada e accesso non è piano: lo scalino e la pendenza improvvisa non permettono il passaggio in sicurezza a carrozzine, passeggini o persone con mobilità ridotta. Vegetazione invadente e scarsa visibilità - La presenza di alberature e siepi laterali riduce la visibilità per i pedoni e per i veicoli che si immettono sulla strada principale, creando una situazione di potenziale pericolo. Mancanza di segnaletica verticale/ orizzontale dedicata - Non sono presenti cartelli di “passo carrabile” o segnalazioni di attenzione in prossimità dell’immissione sulla strada principale. Assenza di marciapiede o area di attesa sicura per i pedoni - Il percorso si apre direttamente sulla carreggiata, senza un tratto di protezione laterale per chi transita a piedi.
Proposte d’intervento		
- Ripristino della pavimentazione del passo carrabile - Livellamento e riasfaltatura dell’area di accesso, eliminando buche e discontinuità, per garantire la sicurezza dei mezzi che entrano/escono e dei pedoni. - Realizzazione di un raccordo morbido con la sede stradale - Sistema di transizione graduale, anche minimo, per evitare bruschi dislivelli e aumentare l’accessibilità di base dell’accesso (pur non essendo un ingresso principale). - Potatura della vegetazione laterale e miglioramento della visibilità - Intervento essenziale per permettere sia ai pedoni sia ai veicoli di vedere ed essere visti in fase di immissione. - Installazione di segnaletica verticale essenziale - Solo cartelli minimi funzionali: - Segnale di <i>passo carrabile</i> - Segnale di <i>immissione pericolosa o attenzione veicoli in uscita</i> - Tracciatura minima di segnaletica orizzontale - Zebratura o linea di arresto in prossimità dell’uscita, senza realizzare interventi invasivi non necessari per un accesso secondario. - Creazione di una piccola zona sicura pedonale (dove possibile) - Non un vero marciapiede, ma una mini-fascia di protezione o un livello di pavimentazione più regolare sul bordo, sufficiente per garantire un passaggio fondamentale in sicurezza.		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC10 PC11 PC12 	Via Trento e Trieste Posizione PC10: 41.878843, 12.979496 Posizione PC11: 41.879245, 12.979387 Posizione PC12: 41.879639, 12.979345	Passi carrabili – Criticità generali 1. Continuità del percorso pedonale - Il passo carrabile interrompe spesso il marciapiede senza rampe accessibili 2. Pendenze e geometria degli accessi - Rampe carrabili molto inclinate che creano “gradini” tra marciapiede e sede stradale - Pendenze trasversali che ostacolano il transito di carrozzine e ausili 3. Pavimentazioni e stato manutentivo - Superfici irregolari, fessurate o con materiali diversi tra loro - Presenza di buche, riprese d’asfalto e rappezzi che generano dislivelli puntuali - Aderenza non omogenea, con rischio di scivolosità in caso di pioggia 4. Visibilità e sicurezza agli innesti - Accessi su tratti in pendenza o curva con visibilità ridotta - Mancanza di segnaletica specifica che evidenzia l’uscita dei veicoli - Conflitto diretto tra flussi veicolari in manovra e percorso pedonale 5. Accessibilità per persone con disabilità - Assenza di rampe a norma in corrispondenza dei varchi principali - Impossibilità di utilizzare il marciapiede con carrozzine a causa di larghezze ridotte - Mancanza totale di elementi tattili di avviso e guida 6. Sosta e ingombri lungo i fronti - Veicoli in sosta che occupano lo spazio del marciapiede o della banchina pedonale - Presenza di pali, cartelli, muretti e arredi che riducono ulteriormente il passaggio utile - Spazio residuo insufficiente anche per i pedoni normodotati
Proposte d’intervento		
- Regolarizzare quote e pendenze degli accessi con rampe conformi - Rifare le pavimentazioni con materiali omogenei, antisdrucchiolo e senza dislivelli - Inserire attraversamenti pedonali protetti in corrispondenza degli accessi principali - Delimitare la sosta ed eliminare i parcheggi che invadono il percorso pedonale - Integrare rampe e percorsi tattili per l’accesso alle funzioni pubbliche collegate ai passi carrabili - Potenziare la segnaletica verticale e orizzontale per segnalare gli innesti e moderare la velocità dei		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC13 PC14 PC15 	Via Trento e Trieste Posizione PC13: 41.878843, 12.979496 Posizione PC14: 41.879245, 12.979387 Posizione PC15: 41.879639, 12.979345	• Pendenze elevate dei passi carrabili, che creano un punto di attraversamento non perfettamente complanare tra marciapiede e carreggiata. • Assenza di raccordi o rampe lisce, anche se spesso la soglia è già minima e generalmente superabile. • Occasionale discontinuità della pavimentazione (micro-fratture, piccoli dislivelli, superfici non omogenee). • Presenza di veicoli in sosta nelle immediate vicinanze, che può ridurre la visibilità in ingresso/uscita e ostacolare la lettura dello spazio da parte dell'utenza fragile. • Segnaletica verticale talvolta non presente o non chiaramente visibile (solo in alcuni casi selezionati). • Marciapiede non sempre presente o insufficiente in alcuni tratti limitrofi, anche se il passo carrabile di per sé non presenta barriere.
Proposte d'intervento		
• Verifica e regolarizzazione delle pendenze dove presenti irregolarità o piccoli dissesti, garantendo un'adeguata transizione con la carreggiata. • Realizzazione di un raccordo continuo tra passo carrabile e marciapiede (solo dove necessario), tramite livellamento della superficie o piccola rampa. • Ripristino della pavimentazione nei punti in cui sono presenti crepe, avvallamenti o superfici deteriorate. • Installazione di segnaletica verticale "passo carrabile" conforme, solo dove mancante o deteriorata. • Mantenimento della pulizia e del decoro dell'area, rimuovendo ostacoli, rifiuti o vegetazione sporgente. • Nessun intervento strutturale rilevante necessario, poiché i passi carrabili risultano generalmente idonei, con pendenze contenute e accessibilità non compromessa.		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC16 	Via Vittorio Emanuele Posizione PC16: 41.881293, 12.979355	• Pavimentazione irregolare e degradata – Presenza di crepe, buche, disconnessioni e materiale incoerente che possono causare inciampo a pedoni e difficoltà nel superamento per persone con ridotta mobilità. • Assenza di segnaletica orizzontale e verticale dedicata al passo carrabile – Non è presente una chiara delimitazione dello spazio né indicazione di divieto di sosta, con possibile intralcio alla visibilità e alla manovra. • Vegetazione spontanea ai bordi e crescita non controllata – Le erbacce lungo i muri e nella prima rampa riducono leggermente la fruibilità e denotano mancanza di manutenzione. • Possibile riduzione della visibilità in uscita verso la strada principale – L'uscita si trova tra due fabbricati, con campo visivo limitato per chi immette il veicolo sulla via principale. • Assenza di raccordo adeguato tra piano stradale e rampa – Il bordo del passo carrabile è irregolare e non presenta un profilo continuo, comportando sobbalzi e rischi in caso di uso pedonale.
Proposte d'intervento		
• Ripristino della pavimentazione Rifacimento della superficie del passo carrabile con materiale omogeneo e antisdrucciolo, eliminando disconnessioni e avvallamenti. • Rifacimento del raccordo con il livello stradale Realizzazione di un giunto regolare e continuo per facilitare l'ingresso/uscita ed evitare barriere fisiche. • Posa di idonea segnaletica verticale "passo carrabile" Installazione del cartello conforme alle norme per garantire che l'area resti libera da sosta e migliorare la sicurezza in uscita. • Eventuale tracciatura della segnaletica orizzontale (bordo giallo) Opzionale ma utile a impedire la sosta in prossimità dell'accesso e migliorare la visibilità. • Pulizia e manutenzione del verde spontaneo Rimozione della vegetazione ai margini e lungo i muri per mantenere libera la sede di transito. • Miglioramento della visibilità in uscita Dove possibile, arretrare o ridurre ostacoli visivi (es. pannelli, elementi mobili, vegetazione) per aumentare la sicurezza nell'immissione sulla strada principale.		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC17 	Via Vittorio Emanuele Posizione PC16: 41.881738, 12.979386	• Assenza totale di raccordo pedonale • Il passo carrabile presenta un dislivello netto tra marciapiede e piano stradale, senza rampe o raccordi che consentano la continuità del percorso pedonale. • Interruzione del marciapiede • Il marciapiede si interrompe bruscamente, obbligando i pedoni — incluse persone con disabilità, passeggini, carrozzine — a scendere in carreggiata in un punto vicino a un'intersezione stradale. • Pendenze elevate • La rampa carrabile ha pendenza significativa, con potenziale rischio di scivolamento o caduta. • Superficie non uniforme • Presenza di segni di usura, porzioni irregolari e possibili avvallamenti che creano rischio di inciampo. • Assenza di segnaletica verticale e orizzontale • Non sono presenti segni che indichino il passo carrabile né che segnalino ai veicoli la possibile presenza di pedoni. • Scarsa visibilità • La zona è in prossimità di un incrocio, con visibilità ridotta per i veicoli che escono dal passo carrabile e per quelli che percorrono la strada principale.
Proposte d'intervento		
• Realizzazione di un raccordo pedonale continuo • Inserimento di una rampa a norma per garantire la continuità del camminamento pedonale attraverso il passo carrabile. • Ripristino del marciapiede • Ricostruzione del tratto di marciapiede interrotto, garantendo larghezza minima normativa e superficie uniforme. • Adeguamento delle pendenze • Rimodellamento della rampa carrabile per ridurre la pendenza e creare un attraversamento più sicuro per l'utenza pedonale. • Miglioramento della pavimentazione • Sistemazione delle superfici con materiali antidrucciolo e privi di dislivelli. • Installazione di segnaletica verticale e orizzontale • Cartello di "passo carrabile". • Segnaletica di attenzione per presenza pedoni. • Eventuale linea di arresto o evidenziazione del bordo. • Incremento della visibilità • Verifica degli ingombri e delle ostruzioni visive. • Eventuale adeguamento dell'illuminazione pubblica nella zona.		

Documentazione fotografica



PP03 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE

Percorso viale Piave da Piazza Aldo Moro a incrocio con via Dante Alighieri

Tratto della Strada Provinciale 33a ricadente nel territorio del Comune di San Vito Romano (RM), in corrispondenza del punto di coordinate 41.882065N, 12.979230 E, e circa 41.884620 N, 12.974505 E



ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DEL PERCORSO

Il percorso lungo viale Piave presenta **criticità diffuse e costanti**, che rendono la fruizione pedonale discontinua, poco sicura e non conforme ai requisiti di accessibilità universale. La presenza di **marciapiedi stretti, pavimentazioni irregolari, ostacoli puntuali (alberi, pali, recinzioni), passi carrabili non raccordati e tratti privi di marciapiede** compromette la continuità del camminamento.

In numerosi punti il pedone è costretto a camminare **a livello carreggiata**, a causa della **ridotta larghezza utile** o dell'assenza totale di spazio dedicato. Tale situazione accentua il rischio di interferenza con il traffico veicolare, specialmente nelle curve e nei punti con visibilità ridotta.

Si rilevano inoltre **radici affioranti, superfici deformate e rappezzi disomogenei**, che compromettono la stabilità del percorso e aumentano il rischio di inciampo per persone con mobilità ridotta o ipovedenti. Gli attraversamenti pedonali presenti risultano spesso **usurati, non complanari e privi di rampe conformi**, mentre i passi carrabili interrompono la linearità dei percorsi, generando variazioni improvvise di quota.

L'assenza di **elementi tattili, segnaletica adeguata e riferimenti percettivi** limita fortemente la fruibilità per utenti con disabilità visiva. L'illuminazione risulta non sempre adeguata a garantire la percezione del percorso nelle ore serali.

Nel complesso, il tracciato pedonale non garantisce un livello sufficiente di **accessibilità, sicurezza e continuità**, rendendo necessario un intervento organico di riqualificazione che coinvolga tutto il tratto.

Buona presenza di caratteristiche di accessibilità	
Discreta presenza di caratteristiche di accessibilità	X
Carente/assente presenza di caratteristiche di accessibilità	

INDICAZIONI D'INTERVENTO GENERALI

- **Realizzare un marciapiede continuo**, ampliando la larghezza utile e assicurando una separazione chiara e protetta dalla carreggiata.
- **Ripristinare la regolarità delle superfici**, eliminando buche, radici affioranti e dislivelli, con pavimentazione omogenea e antisdrucchiolo.
- **Raccordare adeguatamente i passi carrabili**, garantendo pendenze costanti e continuità altimetrica del camminamento.
- **Adeguare gli attraversamenti pedonali**, con rampe normate, segnaletica ben visibile e riverniciatura delle strisce.
- **Migliorare l'accessibilità sensoriale**, introducendo elementi tattili e cordoli guida dove tecnicamente compatibile.
- **Rimuovere o arretrare ostacoli fissi** (pali, cartelli, elementi edilizi) che riducono la larghezza utile del passaggio.
- **Potenziare la sicurezza** tramite segnaletica verticale e orizzontale, moderazione del traffico e miglioramento dell'illuminazione.
- **Riorganizzare la sosta veicolare** nei tratti in cui invade o ostacola la fascia pedonale.

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A08 	Piazza Aldo Moro Attraversamento ai giardini del Monumento ai caduti di San Vito Romano Posizione: 41.882110, 12.979141	Mancanza di rampe idonee - Non è presente alcun raccordo a raso tra marciapiede e carreggiata. - Il dislivello è ancora percepibile e costituisce una barriera per carrozzine, utenti con ausili, passeggini. Segnaletica orizzontale usurata - Le strisce risultano in parte sbiadite e poco visibili, specialmente da lunga distanza. - Ridotta percezione dell'attraversamento da parte dei conducenti. Segnaletica verticale insufficiente o poco visibile - Il cartello esiste, ma sul lato opposto della strada è poco visibile Presenza di sosta veicolare nelle immediate vicinanze - I veicoli parcheggiati lungo il margine destro oscurano la visibilità del pedone in ingresso e l'avvistamento da parte dei veicoli in transito. - Condizione particolarmente critica per bambini, anziani e persone di bassa statura. Assenza di percorsi tattili - Mancano i loges tattili di avvertimento (bande di arresto prima dell'attraversamento). - Mancano i loges direzionali per indirizzare utenti non vedenti verso la zona di attraversamento. Assenza totale di illuminazione dedicata - Non è presente un corpo illuminante focalizzato sull'attraversamento. - Visibilità notturna molto scarsa → rischio elevato. Carreggiata ampia e velocità percepita alta - Il tratto rettilineo induce comportamenti di guida non sempre prudenti. - Margine del marciapiede stretto e senza protezioni.
Proposte d'intervento		
Realizzazione di rampe di raccordo su entrambi i lati dell'attraversamento, con pendenza conforme (< 8%) per garantire l'accesso alle carrozzine. Inserimento di segnaletica tattile (loges + attenzione) prima dell'attraversamento, su entrambi i lati. Rifacimento della segnaletica orizzontale con bande ad alta rifrangenza e maggiore spessore. Innalzamento dell'attraversamento (attraversamento rialzato) per ridurre la velocità veicolare e garantire continuità camminabile. Installazione di isole salvagente o elementi di moderazione del traffico (cuscini berlinesi / restringimenti ottici) in prossimità dell'attraversamento. Incremento della visibilità tramite: - illuminazione dedicata sull'attraversamento; - pannelli retroriflettenti integrativi. Eliminazione della sosta irregolare nella fascia immediatamente adiacente alle strisce mediante: - dissuasori; - segnaletica verticale di divieto di fermata; - marcatore giallo a terra. Ripristino della pavimentazione pedonale danneggiata e rimozione di barriere fisiche (scalini, dissesti, tombini non complanari).		

Documentazione fotografica



Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A09 A10 	Viale Piave Attraversamento al parco comunale Posizione A09: 41.882919, 12.977045 Posizione A10: 41.883116, 12.976345	• Mancanza di rampe idonee • Il dislivello è ancora percepibile e costituisce una barriera per carrozzine, utenti con ausili, passeggini. • Segnaletica orizzontale usurata • Le strisce risultano sbiadite e poco visibili, specialmente da lunga distanza. • Ridotta percezione dell'attraversamento da parte dei conducenti. • Presenza di sosta veicolare nelle immediate vicinanze • I veicoli parcheggiati lungo il margine destro oscurano la visibilità del pedone in ingresso e l'avvistamento da parte dei veicoli in transito. • Condizione particolarmente critica per bambini, anziani e persone di bassa statura. • Assenza di percorsi tattili • Mancano i loges tattili di avvertimento (bande di arresto prima dell'attraversamento). • Mancano i loges direzionali per indirizzare utenti non vedenti verso la zona di attraversamento. • Assenza totale di illuminazione dedicata • Non è presente un corpo illuminante focalizzato sull'attraversamento. • Carreggiata ampia e velocità percepita alta • Il tratto rettilineo induce comportamenti di guida non sempre prudenti. • Margine del marciapiede stretto e senza protezioni.
Proposte d'intervento		
• Realizzazione di rampe con pendenza a norma sui due lati dell'attraversamento. • Rifacimento della segnaletica orizzontale con strisce ad alta riflettanza. • Installazione di segnaletica verticale ben visibile e ripetuta su entrambi i sensi di marcia. • Inserimento di indicatori tattili a norma LOGES per non vedenti. • Eliminazione delle barriere puntuali presenti in prossimità dell'attraversamento (paletti, dislivelli, cordoli irregolari). • Installazione di punti luce aggiuntivi per aumentare la visibilità notturna. • Realizzazione di un'isola salvagente centrale solo dove la larghezza stradale lo consente. • Regolazione della sosta con rimozione dei posti auto troppo vicini alla sezione di attraversamento. • Riordino del marciapiede con livellamento della superficie e ampliamento laddove possibile.		

Documentazione fotografica



A09



A09



A10



A10

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A11 	Viale Piave Attraversamento al parco comunale Posizione: 41.883611, 12.975238	• Radici affioranti sul marciapiede con deformazioni, dislivelli e rischio inciampo. • Cordolo non raccordato con l'attraversamento: ostacolo per carrozzine e passeggini. • Segnaletica orizzontale usurata: scarsa visibilità dell'attraversamento. • Ampiezza marciapiede ridotta in prossimità dell'albero: riduzione del passaggio utile. • Assenza di scivolo normato sul lato opposto della carreggiata. • Manca di segnaletica verticale di preavviso adeguata. • Pavimentazione irregolare e deteriorata vicino alla linea di arresto.
Proposte d'intervento		
• Rifacimento marciapiede e gestione apparato radicale con platea o griglia salvapiante. • Realizzazione scivoli normati su entrambi i lati (pendenza $\leq 8\%$, raccordi laterali). • Rinnovo strisce pedonali con vernice ad alta riflettanza. • Allargamento locale del marciapiede o arretramento del punto d'attraversamento. • Inserimento segnaletica verticale luminosa o rifrangente. • Regolarizzazione pavimentazione e eliminazione buche e discontinuità.		
Documentazione fotografica		
 		

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A12 	Viale Giovanni XXIII Incrocio via Dante Alighieri Posizione: 41.884245, 12.974859	1. Visibilità ridotta - L'attraversamento non è ben evidenziato sulla carreggiata: la segnaletica orizzontale è molto usurata. - L'elevata presenza di auto in sosta e la curva adiacente possono limitare la visibilità reciproca tra pedoni e veicoli. 2. Mancanza di rampe adeguate - Non si vede una rampa conforme per superare il dislivello tra marciapiede e strada. - Possibile presenza di cordolo non smussato o troppo alto. 3. Pavimentazione dissestata - Zona marciapiede con asfalto irregolare e radici affioranti che creano ostacoli e pericolo di inciampo. 4. Ampiezza del marciapiede non adeguata - In alcuni tratti sembra ridotta, non garantendo lo spazio per carrozzine o persone con mobilità ridotta. 5. Assenza di elementi di sicurezza - Manca illuminazione dedicata o potenziata in prossimità dell'attraversamento. - Non sono presenti sistemi di calmieramento del traffico.
Proposte d'intervento		
1. Ripristino segnaletica - Rifacimento completo delle strisce pedonali con vernice ad alta riflettanza. - Installazione o sostituzione del segnale verticale di attraversamento. 2. Realizzazione rampe - Creazione di rampe conformi (pendenza $\leq 8\%$), raccordate al livello della carreggiata. 3. Sistemazione marciapiede - Rimozione radici affioranti, livellamento superficie e posa pavimentazione antisdrucchiolo. 4. Ampliamento o regolarizzazione marciapiede - Adeguamento della larghezza minima a 1,50 m dove possibile. 5. Miglioramento sicurezza - Installazione di illuminazione puntuale sull'attraversamento. - Possibile inserimento di attraversamento rialzato o segnalatori luminosi per rallentare i veicoli.		

Documentazione fotografica



Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A13 	Viale Giovanni XXIII Posizione: 41.884538, 12.974533	Scarsa visibilità dell'attraversamento - Le strisce pedonali risultano molto usurate e poco leggibili da parte dei veicoli in avvicinamento. Assenza di isola salvagente o elementi di rallentamento - L'attraversamento si trova su una strada ampia, con carreggiata larga, che favorisce velocità elevate. - L'utente vulnerabile non ha uno spazio intermedio sicuro durante l'attraversamento, aumentando il rischio per persone con mobilità ridotta. Larghezza del marciapiede ridotta in un lato - La presenza di alberature mature lungo il marciapiede riduce drasticamente lo spazio utile per il transito - Le radici sollevano la pavimentazione, generando irregolarità che ostacolano persone con carrozzina, passeggini o deambulatore. Pavimentazione degradata e disconnessa - L'area prossima al bordo strada presenta crepe, avvallamenti e toppe di asfalto che compromettono la continuità del percorso pedonale. - Questo rappresenta un ostacolo diretto ai requisiti di accessibilità previsti per i PEBA. Mancanza di segnaletica verticale adeguata - Non si rileva la presenza di un segnale verticale ben visibile che anticipi l'attraversamento ai veicoli. - L'assenza di presegnalazione riduce i tempi di reazione degli automobilisti. Illuminazione potenzialmente insufficiente - L'attraversamento è parzialmente in ombra per la presenza delle alberature e la posizione del lampione non sembra garantire una piena illuminazione della zona.
Proposte d'intervento		
Miglioramento della visibilità dell'attraversamento - Rifacimento della segnaletica orizzontale con pittura ad alta rifrangenza. - Installazione di segnaletica verticale più evidente, eventualmente integrata con pannelli luminosi o catarifrangenti. Adeguamento del percorso pedonale - Ripristino del marciapiede rimuovendo le deformazioni causate dalle radici. - Realizzazione di rampe conformi, assicurando continuità del percorso senza ostacoli. Moderazione del traffico - Introduzione di "isole salvagente" o restringimento ottico della carreggiata. - Valutazione di attraversamento rialzato per ridurre la velocità dei veicoli. Gestione della sosta - Eliminare la sosta a ridosso delle strisce per liberare i coni visivi.		

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA08 	Piazza Aldo Moro Posizione: 41.882205, 12.979013	Marciapiede e zona di attesa La banchina di attesa è ampia ma priva di pensilina di protezione dagli agenti atmosferici. Non sono presenti sedute dedicate in prossimità immediata del punto di salita/discesa. Non è individuata a terra una zona di attesa riservata a persone con ridotta mobilità o carrozzine (area di manovra piana e libera da ostacoli). Accessibilità sensoriale Il marciapiede è privo di percorso tattile di guida che colleghi la fermata agli attraversamenti e ai principali percorsi pedonali. Manca la banda tattile di attenzione lungo il bordo banchina, che segnala la linea di arresto in sicurezza per le persone con disabilità visiva. Organizzazione della sosta del bus e sicurezza veicolare Non è tracciato a terra lo stallo di fermata con segnaletica orizzontale gialla dedicata, che definisce con chiarezza l'area riservata al bus. L'assenza di segnaletica orizzontale dedicata può favorire la sosta irregolare di veicoli privati in corrispondenza della fermata. Informazione all'utenza La fermata è dotata di palo informativo con orari e QR-code per informazioni in tempo reale, elementi da mantenere aggiornati e in buono stato di leggibilità.
Proposte d'intervento		
• Installazione di pensilina accessibile con seduta e spazio libero minimo 1,50 × 1,50 m per carrozzine. • Realizzazione di zona di attesa dedicata e libera da ostacoli in corrispondenza della porta centrale del bus. • Inserimento di percorso tattile di guida dal marciapiede principale alla fermata e banda tattile di attenzione lungo il bordo banchina. • Tracciamento dello stallo bus con segnaletica orizzontale gialla e divieto di sosta per i veicoli privati sulla lunghezza di accosto del mezzo.		
Documentazione fotografica		
 		

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA09 	Viale Giovanni XXIII Posizione: 41.883824, 12.975033	percorso pedonale e spazio di attesa • Marciapiede di larghezza ridotta nel tratto della fermata. • Albero collocato al centro del percorso che riduce ulteriormente la larghezza utile e costituisce ostacolo fisso per persone con disabilità visiva. • Spazio di attesa non definito e non separato dal flusso pedonale, con difficoltà di manovra per carrozzine e ausili. accesso al mezzo e caratteristiche della banchina • Assenza di banchina rialzata dedicata alla fermata, con salita sul bus direttamente dalla carreggiata. • Bordo del marciapiede non regolare e non allineato con la porta del bus, con possibile dislivello eccessivo tra piano di calpestio e veicolo. • Assenza di segnaletica orizzontale gialla che delimita l'area "BUS", con rischio di sosta irregolare in corrispondenza della fermata. • Assenza di percorso tattile di attenzione lungo il bordo del marciapiede. informazione, comfort e sicurezza • Fermata priva di pensilina o di area coperta per l'attesa. • Assenza di seduta accessibile, con spazio riservato per carrozzine o persone con difficoltà motorie. • Pannello della fermata installato in adiacenza all'albero, con leggibilità e percezione ridotte. • Mancanza di elementi di protezione laterale tra zona di attesa e carreggiata (paletti, corrimano) nel punto di salita.
Proposte d'intervento		
• Allargamento del marciapiede in corrispondenza della fermata, anche mediante lieve riduzione della larghezza della carreggiata. • Riorganizzazione del tratto con albero, con definizione di un'area di aiuola e spostamento del palo fermata in posizione libera, garantendo almeno 1,50 m di larghezza utile. • Realizzazione di banchina rialzata per l'accesso al bus, con cordolo continuo e quota adeguata al piano del veicolo. • Tracciatura di segnaletica orizzontale "BUS" e linea gialla di divieto di sosta in corrispondenza della fermata. • Inserimento di striscia tattile di attenzione lungo il bordo della banchina e raccordo continuo con il percorso pedonale. • Installazione di pensilina accessibile con seduta e spazio libero per carrozzine, in posizione allineata al percorso pedonale.		

Documentazione fotografica



COMUNE DI SAN VITO ROMANO
Protocollo Arrivo N. 9012/2025 del 19-12-2025
Allegato 14 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA10 	Viale Giovanni XXIII Posizione: 41.884031, 12.975020	1. sicurezza e accessibilità del marciapiede • Marciapiede con pavimentazione irregolare e presenza di fessurazioni e buche che compromettono la sicurezza dei pedoni, in particolare persone con mobilità ridotta o ipovedenti. • Larghezza del marciapiede non pienamente adeguata nei punti più deteriorati, con restringimenti che riducono lo spazio utile allo stazionamento in sicurezza. • Assenza di percorsi tattili di avvicinamento e orientamento. 2. area di attesa • Assenza di una pensilina o sedute che possano garantire comfort agli utenti durante l'attesa. • Area di attesa non delimitata da elementi di protezione rispetto alla sede stradale; lo spazio non è chiaramente percepibile come stallo destinato agli utenti del trasporto pubblico. 3. accessibilità visiva e informativa • Il palo della fermata è presente e dotato di QR-code e contatti utili per informazioni; tuttavia manca un pannello informativo fisso aggiuntivo con caratteri ingranditi per utenti con deficit visivi. • Mancanza di una segnaletica a terra che evidenzii la zona di fermata per migliorare la percezione da parte degli automobilisti. • Assenza di indicatori tattili o cromatici a contrasto per facilitare l'identificazione della fermata. 4. contesto stradale • Presenza di avvallamenti e asfalto irregolare in prossimità del ciglio stradale. • Mancanza di zebrature o segnaletica orizzontale integrativa che definisca un'area di sicurezza attorno al palo di fermata. • Possibile interferenza con autovetture in transito a causa dell'assenza di protezioni laterali.
Proposte d'intervento		
• Ripristino della pavimentazione del marciapiede con adeguamento delle pendenze. • Inserimento di percorsi tattili per l'orientamento di utenti non vedenti. • Installazione di una piccola pensilina o seduta accessibile. • Realizzazione di zebratura gialla a terra per delimitare la zona di attesa. • Installazione di elementi di protezione laterale (paletti o dissuasori) per separare area pedonale e carreggiata. • Rifacimento del bordo marciapiede e ripristino dell'asfalto in prossimità della fermata.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P23 P25 	Viale Piave Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto causa non presenza di marciapiede ma area predisposta al parcheggio Posizione P23: 41.882101, 12.979067 Posizione P25: 41.882987, 12.976615	Criticità continua lungo tutto il percorso pedonale 1. continuità del percorso - Lungo l'intero tratto non è presente alcun marciapiede sul lato in esame. - L'area è totalmente occupata dalla sosta veicolare, eliminando qualsiasi spazio pedonale dedicato. - Il percorso risulta quindi interrotto e obbliga i pedoni a camminare direttamente sulla carreggiata, condividendo lo spazio con i veicoli in movimento. - L'assenza di un percorso continuo costituisce una criticità rilevante per persone con mobilità ridotta, persone cieche/ipovedenti, famiglie con passeggini e studenti. 2. dimensioni e fruibilità del percorso - L'assenza di marciapiede rende impossibile garantire le larghezze minime previste dalle normative (90 cm continui, 150 cm consigliati). - Non vi è spazio per manovra o sosta delle carrozzine in caso di incrocio con altri pedoni. - L'ingombro dei veicoli parcheggiati limita ulteriormente la visibilità e aumenta il rischio di incidenti. 3. sicurezza - L'assenza totale di separazione fisica tra pedoni e traffico veicolare crea una condizione di pericolo costante. - Le auto in sosta costituiscono una barriera visiva che impedisce l'avvistamento reciproco tra pedoni e automobilisti. - Mancano segnalazioni, elementi di moderazione della velocità e protezioni laterali. - Il tratto risulta particolarmente rischioso anche in condizioni di scarsa illuminazione o pioggia. 4. superficie e pendenze - La superficie stradale è carrabile e non progettata per la percorrenza pedonale; non è antisdrucciolo né percepibile al tatto da utenti con disabilità visiva
Proposte d'intervento		
- Realizzazione di segnaletica dedicata che indirizzi i pedoni al lato opposto della strada, dove è presente un marciapiede conforme. - Potenziamento del percorso pedonale esistente sul lato opposto, mediante: - eventuale allargamento del marciapiede nei punti critici; - sistemazione delle pavimentazioni rimozione di ostacoli; - inserimento di cordoli guida per ipovedenti; - adeguamento delle pendenze e miglioramento della regolarità superficiale. - Installazione di attraversamenti pedonali protetti e ben visibili, nei punti più sicuri, per permettere l'accesso al lato con marciapiede. - Implementazione di sistemi di moderazione della velocità (segnaletica, bande ottiche/rumore, restringimenti, ecc.). - Miglioramento dell'illuminazione pubblica per garantire maggiore sicurezza nelle ore serali. - Eventuale revisione dell'organizzazione della sosta per evitare che le auto impediscano la visibilità nei punti di attraversamento.		
Documentazione fotografica		



P23



P23



P25



P25

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P24 	Viale Piave Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto causa non presenza di marciapiede di larghezza adeguata Posizione: 41.882635, 12.977617	1. sicurezza nei confronti del traffico veicolare - Il tratto stradale risulta privo di marciapiede su entrambi i lati della carreggiata. - La circolazione pedonale avviene direttamente sulla carreggiata, esponendo i pedoni al rischio di interferenza con il traffico automobilistico. - La visibilità lungo la curva e le variazioni plano-altimetriche possono ridurre la percezione dei pedoni da parte dei conducenti. 2. accessibilità e continuità del percorso - Assenza totale di uno spazio dedicato al transito dei pedoni, non conforme ai requisiti minimi di fruibilità per persone con disabilità motoria, utenti con passeggini o anziani. - Il bordo strada, pur presente, non garantisce una superficie sufficiente, continua e sicura per essere considerato un percorso pedonale. - Assenza di percorsi tattili o riferimenti visivi per utenti ipovedenti. 3. caratteristiche del fondo e dei bordi - La sede stradale presenta tratti di usura e in alcuni punti irregolarità del manto che possono costituire pericolo per chi fosse costretto a camminare lungo il bordo. - L'assenza di separazione fisica tra pedoni e veicoli non assicura protezione da sbandamenti o manovre dei veicoli. 4. illuminazione e percezione dello spazio pedonale - L'illuminazione pubblica non risulta progettata per un eventuale transito pedonale: il fascio luminoso è orientato sulla carreggiata, lasciando il bordo laterale parzialmente in ombra nelle ore notturne. - La percezione di sicurezza, soprattutto nelle ore serali, risulta bassa.
Proposte d'intervento		
- Realizzazione di un marciapiede continuo e protetto sul lato ritenuto più idoneo del tratto stradale, garantendo una larghezza minima utile $\geq 1,50$ m. - Installazione di cordolo o elementi separatori fisici tra carreggiata e percorso pedonale per incrementare la sicurezza. - Ripristino e regolarizzazione del fondo del percorso pedonale da realizzare, utilizzando materiali antisdrucchiolo. - Adeguamento dell'illuminazione pubblica per garantire illuminamento omogeneo anche sul percorso pedonale. - Inserimento di opportuna segnaletica verticale e orizzontale che indichi il percorso protetto e la necessità di ridurre la velocità. - Introduzione, ove possibile, di attraversamenti pedonali protetti agli estremi del tratto per facilitare lo spostamento dei pedoni verso il lato idoneo. - Valutazione dell'installazione di dissuasori di velocità (non acustici) come bande ottiche o restringimenti ottici della carreggiata.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P26 	Viale Piave Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto causa assenza di marciapiede con larghezza idonea Posizione P26: 41.882470, 12.978259	Criticità continua lungo tutto il percorso pedonale 1. dimensioni e fruibilità del marciapiede - Larghezza significativamente ridotta lungo l'intero tratto, non conforme agli standard minimi (spesso < 90 cm), impedendo il transito in sicurezza di carrozzine, passeggini o utenti con ausili. - Assenza di piazzole di scambio o tratti di allargamento per consentire eventuale inversione, manovra o sorpasso di utenti con mobilità ridotta. - Presenza di ostacoli sporgenti (pluviali, rientranze delle facciate, elementi tecnici) che riducono ulteriormente la luce utile di passaggio. 2. continuità, sicurezza e protezione - Assenza di elementi di protezione tra pedone e carreggiata (barriere, cordoli rialzati, dissuasori), con elevato rischio per il pedone a causa della vicinanza con il traffico veicolare. - Marciapiede disconnesso, con superficie irregolare e zone di degrado che compromettono stabilità e sicurezza del cammino. - Tratto in adiacenza a edifici senza margine di sicurezza laterale: impossibilità di evitare contatti o urti con pareti e strutture. - Assenza di segnalazioni tattili e visive che identifichino zone di pericolo o aumentino la percezione del margine strada. 3. accessibilità e conformità normativa - Larghezza non adeguata agli standard previsti dalle Linee Guida nazionali per l'accessibilità (larghezza minima consigliata ≥ 150 cm). - Mancanza di percorsi alternativi sicuri: il lato opposto della strada non presenta marciapiede e non è idoneo alla fruizione pedonale. - Assenza di rampe o raccordi che garantiscano l'accesso al marciapiede da parte di persone con mobilità ridotta. - Assenza di spazio laterale per accompagnatori, cani guida o ausili voluminosi.
Proposte d'intervento		
- Installazione di <i>dissuasori di traffico</i> (paletti, cordoli bassi continui) per garantire una separazione fisica tra pedoni e veicoli lungo il tratto con marciapiede minimo. - Introduzione di <i>segnaletica verticale</i> dedicata che evidenzia "marciapiede a larghezza ridotta" e "transito pedonale protetto", aumentando l'attenzione degli automobilisti. - Realizzazione di <i>pavimentazione tattile</i> continua, anche di ridotto spessore, per delimitare il margine pedonale e guidare ipovedenti. - Utilizzo di <i>verniciature ad alta visibilità</i> (fasce bianche o gialle) per evidenziare la zona di camminamento lungo il cordolo. - Miglioramento dell'illuminazione pubblica per aumentare sicurezza e visibilità nelle ore notturne. - Riorganizzazione dei <i>parcheggi sul lato opposto della carreggiata</i>, così da liberare il più possibile la viabilità ed evitare intralci sul lato con marciapiede ridotto. - Inserimento di <i>specchi parabolici</i> nei tratti curvilinei per aumentare la visibilità pedonale. - Implementazione di <i>traffic calming</i> (limite di velocità ridotto, rallentatori ottici, bande sonore). - Pulizia e manutenzione del bordo stradale per eliminare discontinuità e buche che ostacolano il passaggio pedonale.		
Documentazione fotografica		



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P27 P28 P29 	Viale Piave Percorso pedonale con criticità puntuali presenti lungo tutto il tratto Posizione P26: 41.880453, 12.979305 Posizione P27: 41.881087, 12.979351 Posizione P28: 41.881087, 12.979351	Criticità puntuale lungo tutto il percorso pedonale 1. pavimentazione - La superficie del marciapiede presenta rotture diffuse, cedimenti e discontinuità che rendono difficoltoso il passaggio di persone con mobilità ridotta, carrozzine e passeggini. - Presenza di rappezzi irregolari con differenze di quota e scarsa uniformità dei materiali. - In alcuni tratti il bordo laterale è deteriorato e presenta distacchi che possono generare inciampi. - La presenza di tombini e grate non in livello con la pavimentazione aumenta le difficoltà di transito. 2. ingombri e restringimenti - In vari punti la larghezza utile del marciapiede è ridotta a causa della vicinanza dei muri perimetrali e della presenza di elementi verticali (pali, recinzioni, cartelli). - Il restringimento porta la larghezza utile sotto i minimi richiesti per un percorso pedonale accessibile. 3. connessione con la sede stradale - L'assenza di un margine regolare, unita al cedimento della pavimentazione, crea situazioni di instabilità e potenziali rischi di scivolamento. 4. continuità del percorso - Le discontinuità della pavimentazione compromettono la percorribilità complessiva e la sicurezza per utenti fragili.
Proposte d'intervento		
- Rifacimento completo della pavimentazione pedonale con materiali antisdrucchiolo e superficie omogenea. - Ripristino delle quote e della planarità eliminando buche, cedimenti e rappezzi irregolari. - Sostituzione o riallineamento delle griglie e dei pozzetti al livello della pavimentazione. - Consolidamento del bordo marciapiede con nuovo cordolo continuo e regolare. - Rimozione degli ingombri non necessari o arretramento dei pali quando possibile, per aumentare lo spazio utile. - Inserimento di elementi tattili solo dove necessario (non in tutta la lunghezza) per migliorare l'orientamento delle persone con disabilità visiva.		

Documentazione fotografica

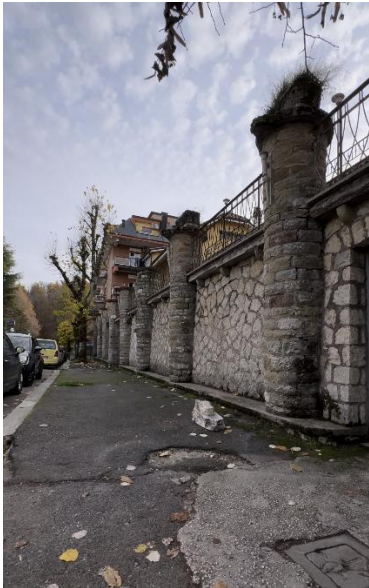


Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P30 P31 P32 	Viale Piave e via Giovanni XXIII Percorso pedonale con criticità puntuali presenti lungo tutto il tratto Posizione P30: 41.883654, 12.975337 Posizione P31: 41.883922, 12.975098 Posizione P32: 41.884111, 12.974982	Criticità puntuale lungo tutto il percorso pedonale 1. Barriere fisiche e ostacoli lungo il percorso • Presenza di alberi con fusti molto vicini alla sede del marciapiede che riducono drasticamente la larghezza utile. • Paline, pali dell'illuminazione e segnaletica posizionati in mezzzeria rispetto alla zona pedonale. • Parapedonali e cordoli irregolari che non garantiscono un passaggio lineare. • Radici affioranti e zone dissestate che generano pericolosi ostacoli puntuali. 2. Larghezza insufficiente del percorso pedonale • La larghezza utile del marciapiede viene spesso ridotta sotto la soglia minima normativa (valore di riferimento: 90 cm come minimo assoluto ma 150 cm come valore funzionale). • In diversi punti la larghezza residua non consente il transito di carrozzine, deambulatori o il semplice incrocio tra due pedoni. • Alcuni tratti obbligano il pedone a spostarsi sulla sede stradale, con grave rischio per la sicurezza. 3. Pavimentazione e stato di conservazione • Pavimentazione molto degradata, con buche, rattoppi, discontinuità e differenze di quota. • Presenza di tombini non allineati e griglie non complanari. • Superficie irregolare e scivolosa in caso di pioggia. 4. Continuità e riconoscibilità del percorso • Mancanza di un percorso pedonale continuo e chiaramente riconoscibile. • Assenza totale di guida tattile per ipovedenti. • Presenza di dislivelli improvvisi tra marciapiede e area carrabile. 5. Sicurezza stradale • Prossimità del marciapiede alla carreggiata senza barriere protettive. • Attraversamenti talvolta non allineati, senza isole di sicurezza e con segnaletica orizzontale usurata. • Visibilità ridotta in prossimità delle curve e delle alberature.
Proposte d'intervento		
• Rifacimento completo della pavimentazione con materiali antiscivolo, omogenei e complanari. • Ridisegno del marciapiede per garantire larghezza minima costante e spazio di manovra idoneo. • Arretramento o riposizionamento di pali, cartelli e arredi che ostacolano il passaggio. • Eventuale potatura straordinaria o rimodulazione della posizione delle alberature dove possibile. • Realizzazione di un percorso pedonale continuo e riconoscibile mediante segnaletica visiva e tattile. • Inserimento di elementi di protezione (paletti/parapedonali) nei tratti in cui il marciapiede è adiacente alla carreggiata. • Adeguamento dei raccordi e delle pendenze per eliminare dislivelli pericolosi. • Miglioramento degli attraversamenti: nuova segnaletica, ampliamento area pedonale • Implementazione di illuminazione omogenea e dedicata ai percorsi pedonali. • Manutenzione periodica programmata del fondo stradale e dei marciapiedi per evitare nuovo degrado.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P33 	Viale Giovanni XXIII Percorso pedonale con criticità puntuali presenti lungo tutto il tratto Posizione P33: 41.884312, 12.974614	Presenza di alberature nel marciapiede - Gli alberi sono collocati all'interno della sezione pedonale, occupando gran parte della larghezza. Le radici affioranti deformano la pavimentazione, generando dislivelli e superfici irregolari. - In alcuni punti il passaggio libero è inferiore agli 80 cm, limite non idoneo per carrozzine, deambulatori, carrozzine per bambini. Pavimentazione degradata - Presenza di crepe, sollevamenti e avvallamenti — in parte causati dalle radici. - Potenziale rischio di inciampo per tutti gli utenti, in particolare per persone con disabilità visive. - Assenza di una fascia di rispetto - Non esiste una separazione tra le alberature e il percorso pedonale, che risultano sovrapposti. Larghezza non conforme alle linee guida PEBA - Le normative raccomandano almeno 1,50 m di larghezza utile, con 90 cm minimi per passaggi obbligati. Qui tali condizioni non sono rispettate.
Proposte d'intervento		
- Riposizionamento o riduzione dell'ingombro degli alberi per liberare il percorso pedonale. - Allargamento del marciapiede dove possibile. - Rifacimento della pavimentazione per uniformare il fondo e rimuovere dislivelli. - Installazione di segnaletica tattile per l'orientamento delle persone con disabilità visive. - Inserimento di cordoli o elementi separatori lato carreggiata per maggiore sicurezza. - Pulizia programmata e gestione delle foglie. - Riprogettazione del tratto critico con adeguamento del profilo e dell'accessibilità.		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P34 	Viale Giovanni XXIII Percorso pedonale con criticità puntuali presenti lungo tutto il tratto Posizione P33: 41.884312, 12.974614	Pavimentazione molto degradata Presenza di buche, avvallamenti, cedimenti e zone sconnesse che compromettono la sicurezza e l'accessibilità. Ostacoli fissi non protetti Alberi, tronchi, radici affioranti e manufatti (pozzetti, cordoli irregolari) che restringono lo spazio utile e rappresentano rischio di inciampo. Larghezza utile ridotta Tra alberature e muro di recinzione il percorso risulta estremamente stretto, non conforme alle larghezze minime per l'accessibilità ($\geq 1,50$ m consigliati, 90 cm minimi non sempre garantiti). Cordoli irregolari Discontinuità tra carreggiata e marciapiede che può ostacolare chi ha mobilità ridotta. Assenza di fascia libera di ingombro Il marciapiede non presenta una zona pedonale priva di ostacoli continui, impedendo un passaggio fluido.
Proposte d'intervento		
• Ripristino completo della pavimentazione Rimozione del manto esistente, livellamento e posa di nuova pavimentazione antisdrucchiolo e uniforme. • Riorganizzazione degli ostacoli Adeguata gestione delle radici e realizzazione di aiuole/percorso protetto per gli alberi, liberando la fascia pedonale. • Allargamento del marciapiede Recupero spazio dalla carreggiata o ridefinizione del bordo stradale per garantire almeno 1,20–1,50 m. • Regolarizzazione cordoli Uniformazione dell'altezza e creazione di punti di risalita accessibili. • Inserimento segnaletica e percorsi tattili Per migliorare orientamento e sicurezza.		
Documentazione fotografica		
 		

Posto auto		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA02 	Parcheggio Viale Piave Posizione: 41.882025, 12.979423	1. problemi di accessibilità del posto auto riservato - Lo stallo per disabili è presente ma la segnaletica orizzontale è fortemente usurata, con ridotta visibilità della sagoma gialla dell'area riservata. - La posizione dello stallo ricade in un'area con pendenza significativa, che può rendere difficoltose le manovre di parcheggio e l'uscita dal veicolo per persone con disabilità motorie. - L'area presenta diffusi dissesti del manto (avvallamenti, crepe), che penalizzano l'uso di carrozzine, deambulatori o dispositivi di supporto. - La pavimentazione presenta irregolarità superficiali e mancanza di una fascia di stazionamento piana accanto allo stallo. - L'area di manovra non è del tutto agevolata dalla geometria del parcheggio, con spazi laterali ridotti in alcuni punti per l'apertura totale delle portiere. - Mancano segnaletica verticale dedicata e pannello integrativo, che migliorerebbero la riconoscibilità dello stallo anche da distanza.
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA03 	Parcheggio Viale Piave Posizione: 41.882481, 12.978388	1. Accessibilità dell'area - L'area di parcheggio presenta una pendenza nel tratto di accesso che collega la strada agli stalli. Tale inclinazione può rendere difficoltosa la manovra e la risalita alle persone con ridotta mobilità o con ausili come carrozzine manuali. - La pavimentazione del tratto in discesa è usurata, con irregolarità, avvallamenti e cedimenti locali, che aumentano il rischio di perdita di controllo di carrozzine o ausili. - Assenza di corrimano o elementi di supporto lungo il percorso in pendenza che possano aiutare soggetti fragili durante la risalita. 2. Sicurezza e fruibilità dello stallo - Le linee di delimitazione dello stallo sono usurate e poco visibili, riducendo la riconoscibilità dello spazio dedicato. - Manca una piattaforma perfettamente piana in corrispondenza dello stallo: il piano presenta un leggero dislivello e irregolarità pavimentali. - La segnaletica verticale è presente, ma non associata a pannelli integrativi, come richiesto dalle linee guida più aggiornate per facilitare l'individuazione anche da parte di utenti con difficoltà visive. 3. Collegamenti pedonali interni al parcheggio - Il collegamento verso il marciapiede e verso le aree urbane risulta non strutturato, senza un percorso dedicato o protetto per la mobilità pedonale dei disabili. - Mancano indicazioni direzionali che conducano al percorso pedonale sicuro più vicino.

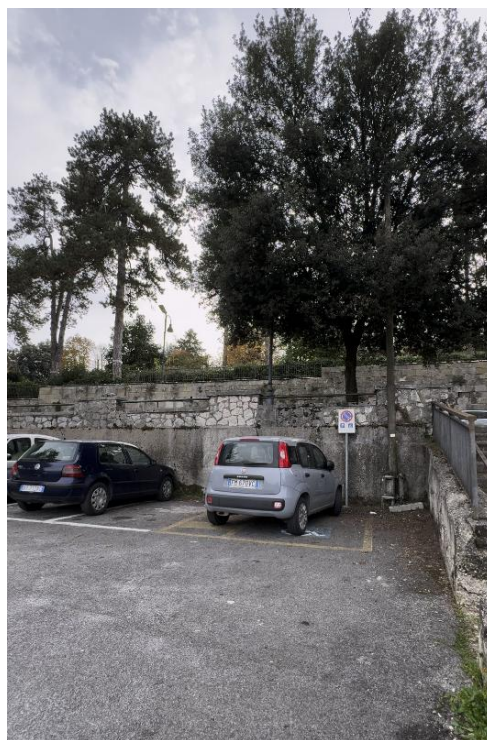
Proposte d'intervento

- Rifacimento completo della pavimentazione dell'area di sosta, eliminando buche e irregolarità.
- Realizzazione di una superficie antisdrucchiolo e uniforme, idonea al passaggio di una carrozzina.
- Verifica tecnica della pendenza effettiva e possibile riduzione mediante piccole opere locali dove tecnicamente compatibile.
- Ripristino della segnaletica orizzontale, con pittura ad alta visibilità e simbolo della carrozzina ben definito.
- Aggiunta di bordatura colorata per aumentare il contrasto visivo.
- Mantenimento e aggiornamento della segnaletica verticale con pannello rifrangente.
- Eventuale inserimento di un tratto di percorso pedonale dedicato in uscita dallo stallo, con superficie liscia e pendenza ridotta.
- Rifacimento della pavimentazione dell'accesso in pendenza con materiali antiscivolo e regolarizzazione della superficie.
- Creazione di un percorso pedonale sicuro interno al parcheggio che colleghi lo stallo al marciapiede urbano più vicino.
- Realizzazione di una striscia di salita/discesa a pendenza controllata o moderata (dove tecnicamente possibile)
- Installazione di corrimano laterale lungo il tratto in pendenza, per favorire sicurezza e autonomia.
- Ritracciamento delle linee orizzontali dello stallo con vernice ad alta visibilità e resistenza.
- Inserimento di pittogramma a terra conforme (carrozzina bianca su fondo blu).
- Installazione di indicatori tattili nei punti di attraversamento o cambi di direzione, dove compatibile.
- Inserimento di illuminazione puntuale per aumentare la visibilità dell'area in condizioni notturne o di scarsa luce.

Documentazione fotografica



PA02



PA03

Posto auto		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA04 	Parcheggio Viale Piave Posizione: 41.882481, 12.978388	1. pavimentazione e segnaletica - La segnaletica orizzontale dello stallò riservato è molto usurata. - L'icona del disabile e le linee perimetrali risultano sbiadite, rendendo difficile l'identificazione immediata dell'area riservata. - Il fondo asfaltato presenta alcune irregolarità diffuse (micro-fessurazioni e aree di usura), che potrebbero ridurre il comfort nello stazionamento e nelle manovre. 2. accessibilità generale - La pendenza complessiva della rampa d'accesso al parcheggio è contenuta e non ostacola in modo significativo la fruizione, ma resta comunque un tratto da monitorare in caso di presenza di utenti con mobilità ridotta che debbano percorrere il collegamento pedonale verso la strada. 3. sicurezza e riconoscibilità - La segnaletica verticale è presente ma non pienamente integrata con una segnaletica orizzontale ben leggibile.
Proposte d'intervento		
- Rifacimento completo della segnaletica orizzontale con pittogramma ad alta visibilità e vernici ad alta riflettanza. - Applicazione di una colorazione di fondo blu (standard per stalli dedicati) per aumentare contrasto e riconoscibilità. - Piccoli interventi localizzati di ripristino della pavimentazione nelle aree usurate. - Installazione, se ritenuto utile, di un ulteriore pannello verticale integrativo con pittogramma ad alta leggibilità. - Verifica e monitoraggio periodico dello stato della pendenza della rampa di accesso, mantenendo pulito e privo di ostacoli il percorso.		
Documentazione fotografica		
 		

Posto auto		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA05 	Viale Piave Posto auto in prossimità della farmacia Posizione: 41.883034, 12.976498	1. pavimentazione e segnaletica - La segnaletica orizzontale dello stallò riservato è molto usurata. - L'icona del disabile e le linee perimetrali risultano sbiadite, rendendo difficile l'identificazione immediata dell'area riservata. - Il fondo asfaltato presenta alcune irregolarità diffuse (micro-fessurazioni e aree di usura), che potrebbero ridurre il comfort nello stazionamento e nelle manovre. 2. accessibilità generale - La pendenza complessiva della rampa d'accesso al parcheggio è contenuta e non ostacola in modo significativo la fruizione, ma resta comunque un tratto da monitorare in caso di presenza di utenti con mobilità ridotta che debbano percorrere il collegamento pedonale verso la strada. 3. sicurezza e riconoscibilità - La segnaletica verticale è presente ma non pienamente integrata con una segnaletica orizzontale ben leggibile.
Proposte d'intervento		
- Rifacimento completo della segnaletica orizzontale con pittogramma ad alta visibilità e vernici ad alta riflettanza. - Applicazione di una colorazione di fondo blu per aumentare contrasto e riconoscibilità. - Piccoli interventi localizzati di ripristino della pavimentazione nelle aree usurate. - Installazione, se ritenuto utile, di un ulteriore pannello verticale integrativo con pittogramma ad alta leggibilità. - Verifica e monitoraggio periodico dello stato della pendenza della rampa di accesso, mantenendo pulito e privo di ostacoli il percorso.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC18 	Viale Piave Passo carrabile ingresso parcheggio viale Piave, in prossimità dei giardini Monumento ai caduti	qualità e continuità del percorso pedonale • Presenza di deformazioni e usura del manto pedonale, con superfici parzialmente sconnesse che riducono la sicurezza e la regolarità del percorso. • Pendenza accentuata dell'accesso carrabile, non compatibile con un utilizzo pedonale sicuro. • Interferenza diretta con la carreggiata stradale: l'uscita dei veicoli immette immediatamente sulla strada, in presenza anche di attraversamento pedonale adiacente. • Scarsa visibilità laterale per autoveicoli in entrata/uscita, data la conformazione in pendenza e i muri laterali. accessibilità e sicurezza • Assenza di segregazione fisica tra zona veicolare e percorso pedonale, con conseguente rischio di invasione da parte delle auto. • Mancanza di tattile di avvertimento, utile per persone con disabilità visiva in prossimità di aree a transito veicolare. visibilità e leggibilità • Assenza di elementi che aumentino la visibilità notturna, quali riflettenti o pittogrammi ad alta rifrangenza lungo il perimetro.
	Posizione PC18: 41.882380, 12.978591	
Proposte d'intervento		
• Ripristino e regolarizzazione della pavimentazione pedonale con materiali antisdrucchiolo. • Inserimento di una rampa pedonale laterale con pendenza conforme (< 8%) per garantire continuità del percorso senza utilizzare la parte carrabile. • Applicazione di tappeto tattile di segnalazione in prossimità del passo carrabile per avvertire i pedoni non vedenti. • Aggiunta di pittogrammi e bande di visibilità ad alta riflettenza, utili nelle ore serali o in caso di scarsa illuminazione.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC19 	Viale Piave Posizione: 41.882835, 12.977371	Fondo sconnesso e irregolare - La pavimentazione dell'area di accesso è irregolare, con presenza di crepe, disconnessioni e avvallamenti che riducono la sicurezza per persone con mobilità ridotta o carrozzine. - La transizione tra marciapiede e carreggiata non garantisce una superficie continua e priva di ostacoli. - L'ampiezza del passaggio è limitata e potrebbe creare difficoltà durante il transito di ausili per la mobilità (deambulatori, carrozzine). - La visibilità dell'area, anche in relazione alla segnaletica di passo carrabile, è ridotta e può causare interferenze tra pedoni e veicoli in manovra. - La zona immediatamente adiacente ai portici presenta superfici sconnesse che ostacolano la continuità del percorso pedonale.
Proposte d'intervento		
- Regolarizzazione della pavimentazione mediante nuovo tappeto in asfalto o ripristino del calcestruzzo per ottenere una superficie uniforme, stabile e antiscivolo. - Realizzazione di una rampa di raccordo a pendenza controllata tra marciapiede e ingresso del passo carrabile, così da garantire continuità e superamento della discontinuità. - Adeguamento della larghezza utile dello spazio di passaggio, ove possibile, assicurando almeno il minimo necessario alla manovra di carrozzine o ausili. - Miglioramento della visibilità del passo carrabile mediante aggiornamento o riposizionamento della segnaletica verticale. - Riqualificazione del tratto pedonale adiacente ai portici per ristabilire la continuità del percorso e ridurre i dislivelli locali.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC20 PC21 	Viale Giovanni XXIII Accesso ed uscita dalla piazzola della pompa di benzina Posizione PC20: 41.883838, 12.975131 Posizione PC21: 41.884085, 12.974996	Passi carrabili – Criticità generali • Interruzione del percorso pedonale a causa dell'ampia apertura carrabile del piazzale IP. • Marciapiede non continuo e assente in più tratti, con necessità per i pedoni di immettersi sulla carreggiata. • Differenze di livello tra marciapiede e rampa carrabile non raccordate, creando discontinuità. • Superfici deteriorate, irregolari e con crepe, ostacolando la mobilità delle persone con disabilità motorie. • Assenza di un attraversamento pedonale sicuro in prossimità dell'accesso/uscita del piazzale. • Mancanza totale di segnaletica verticale/orizzontale dedicata alla tutela del pedone • Assenza di canalizzazione del percorso pedonale (nessuna guida, nessun riferimento visivo).
Proposte d'intervento		
• Creazione di un percorso pedonale continuo lungo il fronte stradale attraverso l'inserimento di una fascia rialzata o livellata con pendenza conforme alle norme. • Realizzazione di un cordolo abbattuto continuo che unisca i tratti pedonali prima e dopo i passi carrabili • Inserimento di pavimentazione differenziata e antisdrucchiolo, utile anche come riferimento visivo per ipovedenti. • Realizzazione di un attraversamento pedonale protetto in asse con la continuità del marciapiede. • Ripristino della pavimentazione danneggiata con materiali regolari e conformi alla normativa. • Installazione di paletti parapedonali solo nei punti compatibili con la manovra dei veicoli, evitando ostruzioni ma garantendo protezione al pedone. • Incremento dell'illuminazione pubblica nella zona d'ingresso/uscita del piazzale per aumentare visibilità e sicurezza nelle ore serali.		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC22 	Viale Giovanni XXIII Posizione PC22: 41.883676, 12.975101	• Pavimentazione in parte usurata o disomogenea, con tratti irregolari che possono creare instabilità e difficoltà di transito. • Assenza di marciapiede o banchina protetta lungo la salita, che obbliga la percorrenza pedonale sulla carreggiata. • Mancanza di barriere protettive o cordoli laterali che garantiscano sicurezza per chi sale a piedi. • Visibilità ridotta dell'ingresso dalla strada principale, in particolare nei punti dove l'accesso incontra la corsia veicolare. • Assenza di segnalazioni verticali dedicate alla sicurezza dei pedoni in transito lungo l'accesso.
Proposte d'intervento		
• Ripristino della pavimentazione deteriorata con nuovo manto regolare e continuo. • Inserimento di segnaletica verticale che indichi rampa carrabile con transito pedonale potenziale. • Applicazione di pittogrammi antiscivolo o finiture a maggiore aderenza nei tratti in pendenza. • Miglioramento della visibilità dell'accesso mediante cartelli riflettenti o evidenziazione del bordo strada. • Installazione di illuminazione aggiuntiva per aumentare la sicurezza nelle ore serali.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC23 	Viale Giovanni XXIII Posizione PC23: 41.884426, 12.974726	• Tratti di marciapiede con superfici irregolari, dislivelli e rappezzi in asfalto che generano barriere puntuali. • Interruzione netta del percorso pedonale in corrispondenza degli accessi ai parcheggi, senza continuità della fascia pedonale. • Assenza di raccordi calibrati tra marciapiede e carreggiata dove il passo carrabile intercetta il percorso pedonale. • Alcuni tratti presentano pendenze non regolari o variazioni improvvise di quota. • In diverse immagini si nota la presenza di alberature posizionate troppo vicino al percorso, restringendo la larghezza utile pedonale. • Assenza di segnalazione orizzontale che evidenzia la continuità del percorso pedonale sopra al passo carrabile. • Mancanza di adeguata differenziazione materica tra area pedonale e superficie carrabile. • Alcuni accessi presentano tombini e griglie posizionati lateralmente o trasversalmente al camminamento, generando ostacoli. • Larghezza utile ridotta del marciapiede in corrispondenza di pali luce, alberi o muretti. • In alcuni tratti la visibilità pedone-veicolo risulta limitata a causa della conformazione stradale. • Assenza totale di percorsi tattili che segnalino la continuità pedonale o la presenza dell'accesso carrabile.
Proposte d'intervento		
• Ripristino della continuità del percorso pedonale attraverso livellamento e stesura di pavimentazione uniforme sopra l'area del passo carrabile. • Realizzazione di raccordi a pendenza costante, evitando dislivelli improvvisi. • Allargamento del marciapiede nei punti critici dove la presenza di elementi verticali riduce lo spazio utile. • Installazione di segnaletica orizzontale antisdrucchiolo a evidenziare la continuità pedonale attraverso il passo carrabile. • Utilizzo di materiale differenziato tra zona pedonale e parte carrabile per rendere chiara la priorità del pedone. • Ripristino o sostituzione delle superfici ammalorate con pavimentazione continua e regolare. • Posizionamento lineare della griglia o del tombino in modo da non costituire ostacolo o variazione di livello nel percorso. • Regolazione delle pendenze trasversali per mantenere entro limiti accessibili. • Dove possibile, arretramento o razionalizzazione di pali, cartelli e ingombri che riducono il passaggio. • Inserimento di segnalazioni tattili (se tecnicamente applicabile) in prossimità dell'attraversamento carrabile. • Miglioramento della visibilità tra pedoni e veicoli mediante adeguata segnaletica verticale o rifacimento delle linee di margine.		

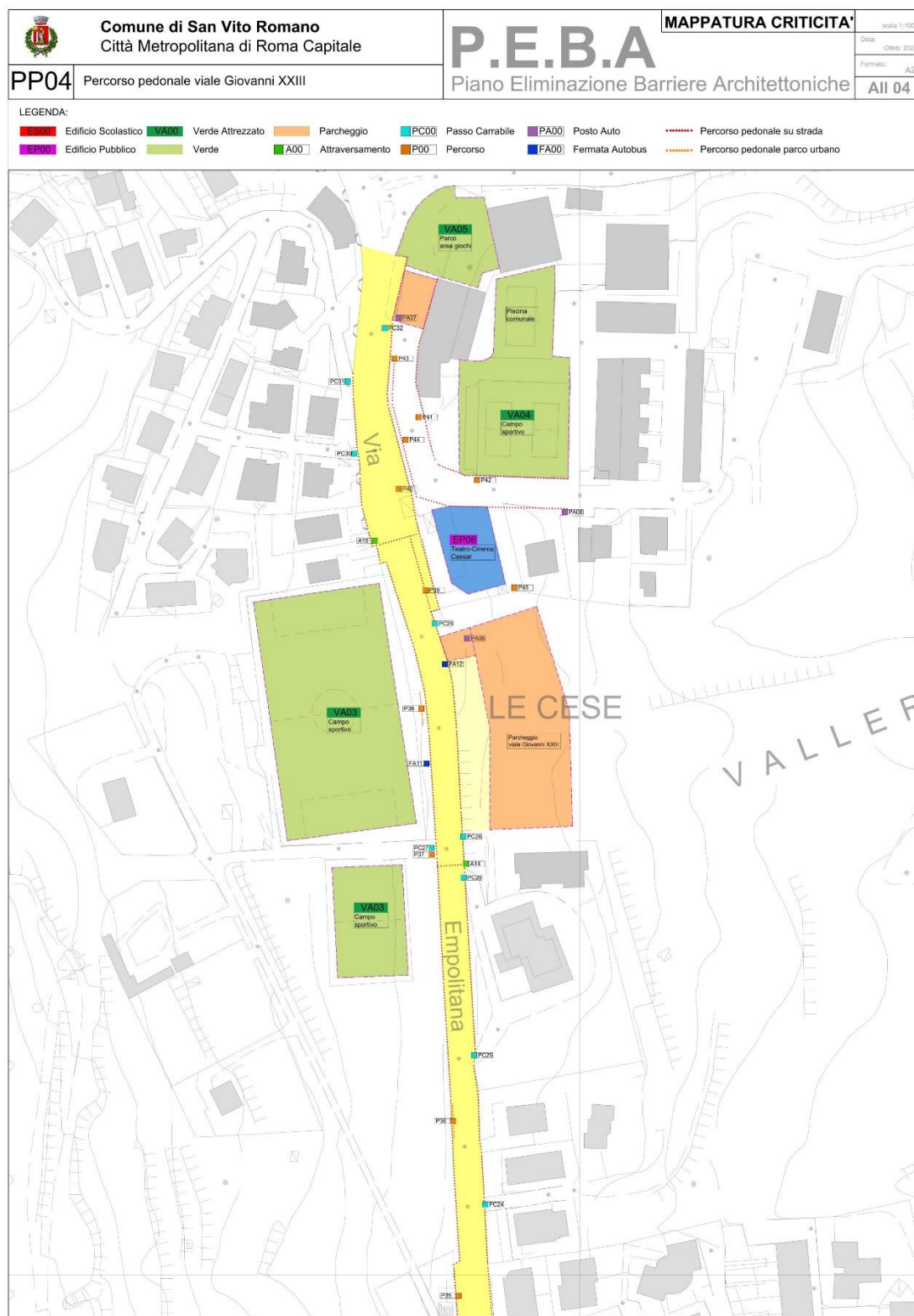
Documentazione fotografica



MAPPA CRITICITA' PERCORSI PEDONALI

PP04 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE Percorso viale Giovanni XXIII

Tratto della Strada Provinciale 33a ricadente nel territorio del Comune di San Vito Romano (RM), in corrispondenza del punto di coordinate 41.884805 N, 12.974465 E, e circa 41.888088 N, 12.974855 E



COMUNE DI SAN VITO ROMANO
Protocollo Arrivo N. 9012/2025 del 19-12-2025
Allegato 14 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DEL PERCORSO

Il percorso pedonale lungo Viale Giovanni XXIII presenta una condizione di accessibilità complessiva **fortemente compromessa**. Lungo l'intero tratto si riscontrano **discontinuità marcate**, sia per la geometria del marciapiede sia per la presenza diffusa di ostacoli fissi.

Il marciapiede risulta spesso **non conforme alle larghezze minime normative**, con numerosi restringimenti dovuti alla presenza di alberature collocate all'interno della fascia pedonale, radici affioranti e pali della pubblica illuminazione. In vari punti la larghezza utile scende al di sotto degli 80-90 cm, rendendo il transito difficoltoso o impossibile per persone con carrozzine, deambulatori, passeggini e utenti con mobilità ridotta.

La **pavimentazione** si presenta in più tratti danneggiata, irregolare o deformata dalle radici, con buche e avvallamenti che aumentano il rischio di inciampo e riducono la sicurezza complessiva del percorso. Anche nei tratti dove il marciapiede risulta presente, la **continuità longitudinale** non è garantita: sono frequenti cambi di livello, raccordi mancanti, dislivelli improvvisi e tratti in cui il pedone è costretto a camminare a ridosso o direttamente sulla carreggiata.

Gli attraversamenti pedonali lungo il tratto presentano ulteriori criticità: **segnaletica usurata**, assenza di dispositivi tattili, insufficiente visibilità e mancanza di elementi di protezione o moderazione della velocità, problematica particolarmente rilevante in una strada rettilinea e a traffico veicolare significativo.

Buona presenza di caratteristiche di accessibilità	
Discreta presenza di caratteristiche di accessibilità	X
Carente/assente presenza di caratteristiche di accessibilità	

INDICAZIONI D'INTERVENTO GENERALI

1. Riqualificazione e adeguamento del marciapiede

- Allargamento della fascia pedonale dove possibile.
- Ripristino completo della pavimentazione con materiali antisdrucchiolo e complanari.
- Eliminazione di dislivelli, avvallamenti e deformazioni generate dalle alberature.

2. Gestione delle alberature e degli ostacoli fissi

- Creazione di aiuole tecniche o spazi dedicati per contenere le radici.
- Eventuale riposizionamento di pali, cartelli e impianti che riducono la larghezza utile.

3. Miglioramento della sicurezza laterale

- Inserimento di cordoli, paletti parapetonali o barriere protettive nei tratti a ridosso della carreggiata.
- Regolamentazione e contenimento della sosta in prossimità degli attraversamenti.

4. Riqualificazione degli attraversamenti pedonali

- Rifacimento delle strisce pedonali con materiali ad alta riflettanza.
- Installazione di dispositivi tattili (LOGES) di avviso e direzione.
- Potenziamento della segnaletica verticale e dell'illuminazione dedicata.

5. Continuità percettiva e orientamento

- Introduzione di segnaletica tattile nei punti di cambiamento del percorso.
- Miglioramento del contrasto cromatico tra zone pedonali, cordoli e attraversamenti.

6. Interventi di moderazione del traffico

- Inserimento di elementi ottici o fisici per ridurre la velocità in prossimità degli attraversamenti e dei tratti più stretti.

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A14 	Via Giovanni XXIII Attraversamento per i campi sportivi Posizione: 41.886539, 12.974337	1. Larghezza utile insufficiente - La presenza dell'albero in mezzeria riduce drasticamente la larghezza del marciapiede. 2. Ostacoli fissi e ingombri - Pali della segnaletica posizionati all'interno della fascia pedonale. - Radici affioranti alla base dell'albero con deformazioni del piano di calpestio. 3. Continuità e sicurezza del percorso - Il marciapiede non garantisce continuità: in alcuni tratti il pedone è costretto a camminare a ridosso della carreggiata. - Assenza di protezione verso la strada: non sono presenti parapetonali o elementi di separazione fisica. 4. Pavimentazione ammalorata - Cedimenti, crepe e discontinuità localizzate che aumentano il rischio di inciampo. - Presenza di griglie non complanari. 5. Visibilità e percezione del percorso - La presenza dell'albero può ostruire parzialmente la visibilità dei segnali verticali. - Illuminazione non ottimizzata per evidenziare passaggio pedonale e alberature.
Proposte d'intervento		
1. Riqualificazione del marciapiede - Allargamento del marciapiede dove possibile; razionalizzazione dello spazio tra recinzione e bordo strada. - Ripristino della pavimentazione con materiali continui e antisdrucchiolo. 2. Gestione delle alberature - Creazione di aiuola tecnica o griglia salvapiante che contenga le radici e regolarizzi il piano di calpestio. - Valutazione di arretramento/ricollocazione degli elementi verticali interferenti (solo se tecnicamente possibile). 3. Miglioramento della sicurezza - Inserimento di elementi separatori (paletti, cordolo rialzato o barriera bassa) nei tratti più esposti al traffico. - Potenziamento dell'illuminazione in prossimità del marciapiede e dell'attraversamento. 4. Interventi sulla segnaletica - Rifacimento delle strisce pedonali con vernice ad alta riflettanza. - Riposizionamento o rialzo dei segnali verticali per migliorarne la visibilità. 5. Integrazione percettiva e sensoriale - Possibile inserimento di segnalazioni tattili nei punti di discontinuità o in prossimità dell'attraversamento.		

Documentazione fotografica



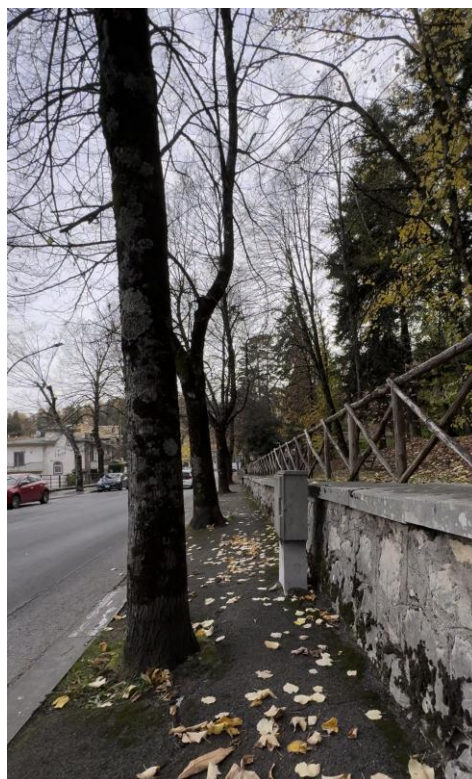
Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A15 	Via Giovanni XXIII Attraversamento per i campi sportivi Posizione: 41.887829, 12.973980	• Segnaletica orizzontale molto usurata, poco visibile sia per i pedoni che per i veicoli, soprattutto in condizioni meteo avverse. • Assenza di rampe raccordate ai marciapiedi: dislivelli e cordoli rendono l'attraversamento difficile per carrozzine, carrozzine per neonati, anziani e persone con mobilità ridotta. • Marciapiedi non complanari, con presenza di radici affioranti e superfici deformate che ostacolano il transito e l'avvicinamento all'attraversamento. • Scarsa visibilità laterale a causa di auto parcheggiate in prossimità delle strisce e della conformazione stradale. • Assenza di segnaletica verticale di preavviso o segnaletica integrativa per limitare la velocità. • Illuminazione non adeguata: lampioni distanti o schermati dagli alberi riducono la leggibilità attraversamento nelle ore serali.
Proposte d'intervento		
• Rifacimento della segnaletica orizzontale con vernice ad alta rifrangenza. • Realizzazione di rampe pedonali con pendenza $\leq 8\%$, raccordate ai marciapiedi. • Ripristino della pavimentazione dei marciapiedi, eliminazione disconnessioni e radici. • Installazione di segnaletica verticale luminosa o ad alta visibilità, con pannelli riflettenti. • Creazione di zone di rispetto: divieto di sosta prima dell'attraversamento per garantire la visuale. • Miglioramento dell'illuminazione con punti luce dedicati all'attraversamento. • Possibile realizzazione di attraversamento rialzato o platea rallentante per ridurre la velocità dei veicoli. • Inserimento di isola pedonale centrale dove la larghezza della carreggiata lo consente.		
Documentazione fotografica		
 		

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA11 	Viale Giovanni XXIII Posizione: 41.886888, 12.974200	1. accessibilità del marciapiede Il passaggio risulta non idoneo per utenti in carrozzina o persone con difficoltà motorie, poiché non garantisce il rispetto del franco minimo di sicurezza. Il piano di calpestio presenta superfici irregolari 2. ostacoli e interferenze L'albero interferisce direttamente con lo spazio di attesa e con il corretto posizionamento dell'utente alla fermata. La segnaletica verticale è addossata all'albero, riducendo ulteriormente lo spazio e creando un potenziale ostacolo per persone con disabilità visiva. Presenza di vegetazione e radici che alterano la planarità del marciapiede. 3. sicurezza del punto di attesa La distanza tra bordo marciapiede e zona di attesa è insufficiente per un accesso sicuro al mezzo. Manca uno spazio di accosto regolare e lineare tale da permettere l'arresto preciso dell'autobus per un agevole imbarco. Assenza di elementi tattili che guidino correttamente utenti ipo/non vedenti verso la zona di attesa. 4. comfort dell'utenza Assenza di pensilina o seduta, che non garantisce protezione dagli agenti atmosferici. Mancanza di un piano regolare per stazionare in attesa.
Proposte d'intervento		
• Installare protezioni parapetonali adeguate per separare utenti e traffico. • Inserire percorsi tattili di avviso, direzione e punto fermata. • Ripristinare il piano di calpestio eliminando irregolarità, radici affioranti e avvallamenti. • Installare segnaletica verticale su palo indipendente e posizionato in area non di intralcio. • Realizzare una piattaforma di attesa piana, lineare e rialzata per agevolare l'accesso al mezzo. • Inserire percorsi tattili di avviso e direzione per utenti ipovedenti. • Aggiungere una pensilina con seduta, se gli spazi lo consentono.		
Documentazione fotografica		
 		

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA12 	Viale Giovanni XXIII Posizione: 41.887197, 12.9746329	1. accessibilità pedonale - Il marciapiede presenta tratti con pavimentazione usurata e disomogenea, con potenziale difficoltà per carrozzine e persone con mobilità ridotta. - Assenza di percorso tattile di avvicinamento per persone cieche o ipovedenti. 2. fruibilità della fermata - È presente il palo informativo, ma non risulta uno spazio dedicato per la salita/discesa in piena aderenza con il bordo stradale (banchina rialzata assente). - Mancanza di una zona di operatività protetta per l'autobus (no zebraure, no margine di sicurezza). - Assenza di una pensilina o area coperta per la sosta dell'utenza. - Nessuna seduta presente nelle immediate vicinanze. 3. sicurezza stradale - Marciapiede senza protezioni laterali verso la carreggiata (es. paletti dissuasori). - Mancanza di zebraura o segnaletica orizzontale dedicata che evidenzia la fermata come punto di sosta bus. - Assenza di illuminazione diretta dedicata alla fermata; l'illuminazione stradale potrebbe non garantire visibilità adeguata dell'utenza nelle ore serali.
Proposte d'intervento		
- Realizzazione di una banchina rialzata conforme alle altezze tecniche per la salita/discesa dei passeggeri. - Installazione di percorso tattile di avvicinamento e area di attesa tattile conformi alle norme per ipovedenti e non vedenti. - Integrazione di una pensilina con seduta e area d'attesa protetta. - Ripristino della pavimentazione del marciapiede con superficie regolare e continua. - Installazione di paletti dissuasori per separare il flusso pedonale dalla carreggiata. - Realizzazione di zebraura gialla a terra che identifichi chiaramente la zona di fermata autobus.		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P35 P36 P37 P38 	Viale Giovanni XXIII Percorso pedonale con criticità continue presenti lungo tutto il tratto causa presenza di alberature Posizione P35: 41.885002, 12.974357 Posizione P36: 41.885765, 12.974349 Posizione P37: 41.886587, 12.974260 Posizione P38: 41.887153, 12.974153	Criticità puntuale lungo tutto il percorso pedonale • Marciapiede eccessivamente stretto La presenza di alberature mature inserite all'interno della sezione utile del marciapiede riduce drasticamente lo spazio di passaggio (talvolta inferiore ai 60 cm), rendendo impossibile il transito a carrozzine, passeggini e persone con mobilità ridotta. • Radici affioranti e pavimentazione deformata Le radici degli alberi sollevano il manto del marciapiede, generando dislivelli, avvallamenti e superfici irregolari che aumentano il rischio di inciampo e impediscono la percorrenza sicura da parte di persone con ausili alla mobilità. • Ostacoli rigidi non aggirabili I tronchi degli alberi costituiscono veri e propri "colli di bottiglia" che non consentono alcuna alternativa di passaggio, configurando una barriera fisica imm modificabile senza interventi invasivi. • Assenza di fascia tecnica e distanza minima dagli ostacoli Non sono rispettate le distanze previste dalle Linee Guida regionali (minimo 90–100 cm di percorso libero), compromettendo i requisiti normativi di accessibilità e sicurezza.
Proposte d'intervento		
• Istituire l'attraversamento obbligatorio verso il marciapiede opposto, che risulta di maggiore ampiezza e percorribilità, garantendo così un percorso accessibile continuo. • Inserire segnaletica verticale e orizzontale di deviazione pedonale prima dell'inizio del tratto critico. • Realizzare un attraversamento pedonale protetto (rampa + zebra ad alta visibilità) nel punto più idoneo e sicuro per il cambio lato. • Valutare, dove possibile, micro-riallineamenti del bordo marciapiede per correggere i punti più critici (solo se compatibile con vincoli paesaggistici). • Interventi minimi di manutenzione: rimozione fogliame, ripristino buche e livellamento delle radici affioranti, in attesa della riqualificazione definitiva.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P39 	Viale Giovanni XXIII Posizione: 41.887647, 12.974134	• Segnaletica orizzontale usurata Le strisce pedonali risultano molto sbiadite e poco percepibili dagli automobilisti, riducendo la sicurezza dell'attraversamento, soprattutto in condizioni di scarsa luminosità. • Segnaletica verticale poco leggibile e non ben posizionata I cartelli presenti non garantiscono sufficiente preavviso ai conducenti: scarsa visibilità, presenza di elementi di disturbo visivo e possibile collocazione non conforme. • Presenza di sosta veicolare a ridosso dell'attraversamento Le auto parcheggiate limitano la visuale di pedoni e autisti, rendendo difficoltosa la valutazione reciproca della distanza e aumentando il rischio di incidente. • Assenza di elementi di moderazione del traffico La sezione stradale ampia favorisce velocità elevate, non compatibili con un attraversamento pedonale di accesso diretto a un parcheggio. • Percezione debole dell'area come punto di attraversamento prioritario L'insieme di fattori (strisce consumate, segnaletica debole, veicoli in sosta) riduce la leggibilità dello spazio come area pedonale protetta.
Proposte d'intervento		
• Rifacimento ad alta visibilità delle strisce pedonali (pittura antiscivolo, colore bianco ad alta rifrangenza). • Sostituzione/integrazione della segnaletica verticale, con pannelli maggiorati e installati in posizione più efficace. • Valutazione di illuminazione dedicata per migliorare la percezione notturna. • Introduzione di bande ottiche o acustiche di preavviso prima dell'attraversamento.		
Documentazione fotografica		
		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P40 	Viale Giovanni XXIII Posizione P40: 41.888171, 12.973966	1. Interruzione del percorso dovuta al cantiere in fase di sopralluogo - La recinzione occupa completamente la sede del marciapiede, impedendo la continuità lineare del percorso pedonale. - Mancano deviazioni protette, segnalazioni tattile/visive o un corridoio pedonale alternativo sicuro. 2. Dissesto del piano di calpestio - Presenza di crepe profonde, cedimenti e rappezzi non complanari che compromettono la percorribilità per persone con mobilità ridotta, carrozzine o passeggini. - Il cordolo risulta deteriorato, con spigoli rotti che costituiscono un ostacolo puntuale. 3. Ostacoli verticali sul percorso - Le alberature mature hanno radici affioranti che deformano significativamente il marciapiede, restringendo la larghezza utile e creando dislivelli non superabili. - I pali dell'illuminazione sono posizionati in mezzzeria del percorso, riducendo la larghezza libera inferiore a 90 cm in alcuni tratti. 4. Larghezza del marciapiede insufficiente - L'ingombro combinato di recinzioni, radici, lampioni e deformazioni riduce largamente la fruibilità, compromettendo il transito bidirezionale e l'accessibilità conforme alle norme. 5. Assenza di un attraversamento pedonale funzionale - Il passaggio pedonale esistente nelle vicinanze non è collegato da raccordi accessibili né presenta segnaletica adeguata. 6. Mancanza di protezione rispetto alla carreggiata - L'assenza di una barriera fisica o di un cordolo in alcuni punti espone i pedoni al traffico, soprattutto nei tratti in cui il marciapiede è degradato o interrotto.
Proposte d'intervento		
Rifacimento completo del piano di calpestio – Rimozione dei rappezzi, livellamento e nuova pavimentazione drenante e antisdrucciolo. Razionalizzazione degli ostacoli verticali – Arretramento dei pali dell'illuminazione o spostamento a bordo marciapiede. Interventi sulle alberature – Valutare potature mirate e eventuale rifacimento delle aiuole radici, creando vasche che non deformino il percorso. – Dove non possibile, prevedere obbligo di attraversamento al marciapiede opposto, più ampio e continuo. Adeguamento della larghezza del marciapiede – Ampliamento verso l'esterno o riduzione della carreggiata veicolare, garantendo almeno 1,50 m di larghezza libera. Inserimento di attraversamento pedonale sicuro – Attraversamento rialzato o ben segnalato, posizionato strategicamente per favorire il passaggio al lato più accessibile del percorso. Inserimento di cordolo di protezione lato strada – Ripristino dei cordoli ammalorati e inserimento dove mancante, per migliorare la sicurezza lineare del percorso.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P41 P42 	Viale Giovanni XXIII Percorso pedonale con criticità continue accesso pedonale ai campi sportivi e alla piscina comunale Posizione P41: 41.888421, 12.974058 Posizione P42: 41.888136, 12.974388	1. Forte pendenza longitudinale del percorso - La pendenza supera chiaramente i valori raccomandati per un marciapiede accessibile (5% – con tratti fino all'8% solo per brevi rampe). - La continuità della fruizione risulta compromessa per persone con mobilità ridotta, carrozzine, passeggini e anziani. 2. Percorso pedonale disassato rispetto alla carreggiata - Il marciapiede non mantiene un allineamento regolare e presenta variazioni improvvise di quota e direzione. - Questo obbliga l'utente a frequenti correzioni di direzione, aumentando il rischio di cadute o inciampi. 3. Pavimentazione ammalorata e irregolare - Presenza di crepe profonde, avvallamenti e rattoppi non complanari. - L'aderenza è scarsa, soprattutto in condizioni di pioggia. 4. Margini laterali instabili e privi di protezione - In diversi tratti il bordo del marciapiede è deteriorato e non garantisce sicurezza in caso di perdita di equilibrio. - In alcuni punti la differenza di quota rispetto alla strada è accentuata e priva di cordolo continuo. 5. Vegetazione invadente e ostacoli permanenti - Radici affioranti degli alberi deformano la pavimentazione. - Rami e chiome restringono ulteriormente la sezione utile del marciapiede. 6. Assenza di elementi guida per ipovedenti - Il percorso non presenta logiche tattili/percettive che consentano orientamento sicuro a utenti con disabilità visiva.
Proposte d'intervento		
Riallineamento del percorso - Ripensare la geometria del marciapiede per ottenere una traiettoria più lineare e meno disassata. Riduzione pendenze e regolarizzazione quote - Rimodellare i tratti più critici con micro-livellamenti o nuove rampe accessibili normative. Rifacimento completo della pavimentazione - Inserire materiale antisdrucchiolo, drenante e complanare. Rinforzo dei bordi e ampliamento marciapiede - Ricostruire cordoli continui e, dove possibile, allargare la sezione utile. Gestione della vegetazione - Potature periodiche e eventuale valutazione di sostituzione delle alberature che deformano il percorso. Installazione di elementi guida tattili - Fasce laterali e nodi tattili su punti di attenzione e presso attraversamenti. Miglioramento illuminazione pubblica - Aumentare sicurezza e percezione del percorso nelle ore serali		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P43 	Via Remigio De Paolis Posizione P43: 41.888656, 12.973863	• Marciapiede deformato e disconnesso: presenza di mattonelle sollevate, cedimenti e rotture che compromettono stabilità e sicurezza dei pedoni. • Soglia rialzata / dislivello in ingresso al percorso: ostacola l'accesso a persone con ridotta mobilità, carrozzine e passeggini. • Presenza di gradini lungo il percorso pedonale che interrompono completamente la continuità del marciapiede, rendendo impossibile il transito a persone con mobilità ridotta, carrozzine e passeggini. • Dislivello marcato tra piano stradale e marciapiede, non superabile senza ausili (rampa assente). • Percorso obbligato verso il salto di quota, senza possibilità di deviazioni accessibili in prossimità del punto critico • Percorso obbligato verso il salto di quota, senza possibilità di deviazioni accessibili in prossimità del punto critico. • Larghezza del marciapiede ridotta: soprattutto in corrispondenza degli alberi e della recinzione, non garantisce il passaggio in sicurezza per utenti vulnerabili. • Degrado diffuso della pavimentazione: fessurazioni, avvallamenti e sedime irregolare lungo tutto il tratto visibile. • Assenza di raccordi adeguati con la sede stradale: lo stacco netto tra marciapiede e carreggiata non rispetta criteri di accessibilità. • Interferenze vegetali potenziali: in alcune stagioni, le chiome possono ridurre ulteriormente la fruibilità del percorso.
Proposte d'intervento		
• Proporre un percorso alternativo accessibile, indirizzando gli utenti a costeggiare l'area e utilizzare la rampa stradale esistente, che garantisce una pendenza più dolce e quindi fruibile. • Inserire segnaletica verticale e orizzontale che indichi chiaramente il percorso accessibile obbligatorio. • Migliorare la continuità del marciapiede nelle tratte circostanti, eliminando piccoli dislivelli e sistemando la pavimentazione. • Realizzare un varco pedonale accessibile solo dove tecnicamente possibile (pendenza < 8%), evitando interventi non conformi o non sicuri.		
Documentazione fotografica		
		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P44 	Via Remigio De Paolis Posizione P43: 41.888656, 12.973863	• Pendenza longitudinale elevata Il marciapiede presenta una pendenza significativa e costante, che rende difficoltoso il transito per persone con mobilità ridotta, utenti in carrozzina, anziani o genitori con passeggini. • Larghezza utile ridotta e marciapiede disassato La larghezza effettiva è spesso inferiore agli standard minimi a causa della presenza di alberature, pali della luce e vegetazione sporgente. L'asse di percorrenza risulta irregolare e non lineare, aumentando il rischio di inciampo. • Intrusioni e ostacoli sulla fascia pedonale Auto in sosta parzialmente sul marciapiede, pali, arbusti e radici affioranti invadono lo spazio pedonale, riducendo ulteriormente la superficie calpestabile. • Superfici dissestate Presenza diffusa di crepe, cedimenti e deformazioni dovute all'apparato radicale, che compromettono sicurezza e comfort di marcia. • Assenza di alternative sicure in piano Il lato della strada opposto presenta un marciapiede più ampio e regolare, ma non sono presenti indicazioni o attraversamenti che inducano il pedone a spostarsi sul lato più accessibile.
Proposte d'intervento		
• Installare segnaletica di indirizzamento per indicare agli utenti l'obbligo di utilizzo del lato accessibile. • Eliminare il gradino e regolarizzare il dislivello solo se tecnicamente possibile tramite rampe conformi (pendenza $\leq 8\%$), altrimenti prevedere direttamente la deviazione del percorso. • Riqualificazione della pavimentazione nei tratti recuperabili: regolarizzazione del fondo, rimozione radici affioranti, compattazione e rifacimento del manto. • Arretramento o riposizionamento degli ostacoli, dove fisicamente possibile, per evitare restringimenti lungo tratte già critiche. • Miglioramento delle protezioni laterali, installando cordoli regolari e continui che evitino la fuoriuscita accidentale dal percorso in tratti ripidi.		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P45 	Via Giovanni XXIII Percorso pedonale di collegamento tra il parcheggio e l'accesso secondario al teatro comunale Posizione P45: 41.887663, 12.974622	1. Presenza di gradini lungo tutto il collegamento - Il percorso è caratterizzato da più rampe di scale che interrompono completamente la continuità del tragitto. - Impedita la fruizione da parte di persone con disabilità motoria, passeggini o utenti con ridotta mobilità. - Mancanza assoluta di alternative in piano o con pendenze compatibili con la normativa. 2. Doppio dislivello marcato tra parcheggio e area del teatro - Il salto di quota viene risolto esclusivamente tramite scale, senza alcun percorso accessibile. - Le pendenze laterali risultano elevate, con superfici inclinate non idonee alla deambulazione sicura. 3. Percorso disassato e non riconoscibile - Il tracciato non garantisce linearità e leggibilità: si introduce in varchi stretti, ingressi laterali e cambi improvvisi di direzione. - L'assenza di segnaletica dedicata rende difficile la percezione del percorso corretto. 4. Spazi angusti e confinati da recinzioni e siepi - I passaggi risultano stretti e delimitati da vegetazione o ringhiere che riducono ulteriormente la fruibilità. - Lo spazio utile per il pedone è limitato, penalizzando sicurezza e comodità. 5. Condizioni del piano di calpestio irregolari - Pavimentazioni deteriorate, avvallamenti e discontinuità possono generare rischi di inciampo. - Assenza di segnalazione tattile per ipovedenti. 6. Percorso alternativo lungo strada troppo ripida - Il tratto parallelo alla sede stradale presenta una pendenza eccessiva, costante e non conforme alla normativa per una rampa pedonale.
Proposte d'intervento		
Esclusione del percorso esistente con gradini come collegamento principale - Classificare il tracciato attuale come "non accessibile" e non idoneo alla mobilità universale. Individuazione del percorso accessibile lungo la viabilità stradale - Valutare la possibilità di collegamento seguendo la rampa stradale con pendenze più dolci, anche se più lunga. - Adeguate marciapiedi e attraversamenti lungo tale tracciato. Realizzazione di un nuovo collegamento privo di barriere se tecnicamente possibile - Analizzare la fattibilità di una rampa vicina con pendenza regolare o di un percorso serpeggiante. - Integrare corrimano, protezioni laterali e superficie antisdrucciolo. Ampliamento e messa in sicurezza dei percorsi alternativi - Allargare i tratti troppo stretti. - Regolarizzare il fondo e assicurare continuità del piano di calpestio. Segnalazione diretta del percorso accessibile - Installare cartelli di orientamento che indichino la via fruibile senza gradini.		

Documentazione fotografica



Posto auto		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA06 	Parcheggio Viale Giovanni XXIII Posizione: 41.887505, 12.974358	1. organizzazione dello spazio - Lo stallo è tracciato correttamente ma la segnaletica orizzontale risulta parzialmente usurata, in particolare il pittogramma a terra, che può comprometterne la riconoscibilità immediata. - Le strisce laterali gialle risultano non omogenee in alcune parti e tendenti allo scolorimento. 2. pavimentazioni e continuità - Il fondo asfaltato presenta microfessurazioni e irregolarità leggere che potrebbero essere percepibili da persone in carrozzina durante la salita/discesa dal veicolo. - Presenza di lievi pendenze del piano di parcheggio, non critiche ma da considerare per pieno comfort. 3. segnaletica verticale - Il cartello verticale è presente, ma la visibilità non è ottimale a causa della sua posizione arretrata rispetto allo stallo. 4. contesto e fruibilità - L'accesso pedonale verso il marciapiede è presente e funzionale, ma sarebbe utile verificare la continuità dei percorsi pedonali fino alle principali aree di interesse.
Proposte d'intervento		
- Rifacimento della segnaletica orizzontale con vernice ad alta riflettanza. - Ripristino delle micro-irregolarità del manto asfaltato attraverso rapida manutenzione localizzata. - Controllo della pendenza effettiva, confermando che rientri nei limiti consigliati (< 5% per aree di sosta dedicate).		
Documentazione fotografica		
 		

Posto auto		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA07 	Parcheggio Via Remigio De Paolis Posizione: 41.888752, 12.974019	1. Accessibilità del contesto - Assenza di un percorso pedonale protetto o chiaramente identificato che colleghi lo stallò alla viabilità pedonale o all'area di interesse. - Presenza di dislivelli laterali non protetti vicino al muro in pietra, con potenziale rischio di inciampo o perdita di equilibrio. 2. Segnaletica e visibilità - La segnaletica verticale è presente ma non accompagnata da segnaletica orizzontale visibile. - Mancanza di visibilità della fascia laterale di manovra per l'apertura completa delle portiere e per lo scarico/carico della carrozzina. - Le scritte e il simbolo sull'asfalto risultano quasi completamente assenti, rendendo difficile riconoscere lo stallò riservato.
Proposte d'intervento		
- Rifacimento della pavimentazione dell'area di sosta eliminando buche, avvallamenti e discontinuità. - Realizzazione della segnaletica orizzontale con pittogramma ad alta visibilità e vernice antiscivolo. - Creazione della fascia laterale di manovra (almeno 1,50 m) adiacente allo stallò. - Installazione di un breve tratto di percorso pedonale protetto o guida tattile che colleghi lo stallò all'area pedonale più vicina. - Potenziamento dell'illuminazione per migliorare la visibilità notturna della segnaletica e della zona di sosta.		
Documentazione fotografica		
		

Posto auto		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PA08 	Parcheggio Via Remigio De Paolis Parcheggio nelle vicinanze del teatro comunale Posizione: 41.888012, 12.974900	• Pittogramma orizzontale usurato La vernice è molto consumata e rende difficile individuare chiaramente lo stalli riservato, compromettendo la riconoscibilità e il rispetto della sosta. • Vegetazione invadente lungo il bordo del parcheggio La siepe e l'erba occupano la linea di delimitazione dello stalli, restringendo visivamente lo spazio e creando un ambiente non curato. • Manto stradale deteriorato Sono presenti crepe, discontinuità e usura, elementi che possono ostacolare le manovre di carrozzine e ausili. • Assenza di fascia laterale di manovra dedicata Lo stalli non presenta una zona laterale adeguatamente segnalata per la discesa laterale da autovetture con pedana o per manovre in sicurezza. • Assenza di raccordo pedonale accessibile nelle immediate vicinanze Non è presente un percorso pedonale o un attraversamento che garantisca continuità e accesso diretto ai marciapiedi senza dislivelli.
Proposte d'intervento		
• Rifacimento completo della segnaletica orizzontale con pittogramma ad alta visibilità e bordo perimetrale ben marcato. • Pulizia e contenimento della vegetazione che invade l'area dello stalli. • Ripristino del manto stradale con asfaltatura localizzata per eliminare buche, cedimenti e irregolarità. • Aggiunta della fascia laterale di manovra (1,20–1,50 m) a fianco dello stalli, segnalata orizzontalmente con tratteggio giallo. • Realizzazione di un raccordo pedonale accessibile nelle immediate vicinanze (rampe o abbassamento del marciapiede) per facilitare l'accesso alle aree d'interesse circostanti quali il teatro comunale • Applicazione di vernice antiscivolo nelle zone di salita/discesa.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC24 PC25 PC26 	Viale Giovanni XXIII Posizione PC24: 41.885274, 12.974584 Posizione PC25: 41.885880, 12.974475 Posizione PC26: 41.886558, 12.974405	• Tratti di marciapiede con superfici irregolari, dislivelli e rappezzi in asfalto che generano barriere puntuali. • Interruzione netta del percorso pedonale in corrispondenza degli accessi ai parcheggi, senza continuità della fascia pedonale. • Assenza di raccordi calibrati tra marciapiede e carreggiata dove il passo carrabile intercetta il percorso pedonale. • Alcuni tratti presentano pendenze non regolari o variazioni improvvise di quota. • In diverse immagini si nota la presenza di alberature posizionate troppo vicino al percorso, restringendo la larghezza utile pedonale. • Assenza di segnalazione orizzontale che evidenzia la continuità del percorso pedonale sopra al passo carrabile. • Mancanza di adeguata differenziazione materica tra area pedonale e superficie carrabile. • Alcuni accessi presentano tombini e griglie posizionati lateralmente o trasversalmente al camminamento, generando ostacoli. • Larghezza utile ridotta del marciapiede in corrispondenza di pali luce, alberi o muretti. • In alcuni tratti la visibilità pedone-veicolo risulta limitata a causa della conformazione stradale. • Assenza totale di percorsi tattili che segnalino la continuità pedonale o la presenza dell'accesso carrabile.
Proposte d'intervento		
• Ripristino della continuità del percorso pedonale attraverso livellamento e stesura di pavimentazione uniforme sopra l'area del passo carrabile. • Realizzazione di raccordi a pendenza costante, evitando dislivelli improvvisi. • Allargamento del marciapiede nei punti critici dove la presenza di elementi verticali riduce lo spazio utile. • Installazione di segnaletica orizzontale antisdrucchiolo a evidenziare la continuità pedonale attraverso il passo carrabile. • Utilizzo di materiale differenziato tra zona pedonale e parte carrabile per rendere chiara la priorità del pedone. • Ripristino o sostituzione delle superfici ammalorate con pavimentazione continua e regolare. • Posizionamento lineare della griglia o del tombino in modo da non costituire ostacolo o variazione di livello nel percorso. • Regolazione delle pendenze trasversali per mantenere entro limiti accessibili. • Dove possibile, arretramento o razionalizzazione di pali, cartelli e ingombri che riducono il passaggio. • Inserimento di segnalazioni tattili (se tecnicamente applicabile) in prossimità dell'attraversamento carrabile. • Miglioramento della visibilità tra pedoni e veicoli mediante adeguata segnaletica verticale o rifacimento delle linee di margine.		

Documentazione fotografica



Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC27 	Viale Giovanni XXIII Passo carrabile accesso impianti sportivi Posizione PC27: 41.883676, 12.975101	1. Configurazione del passo carrabile - La pavimentazione del passo carrabile risulta irregolare e deteriorata, con rattoppi e superfici non uniformi. - Assenza di un tratto di raccordo piano che consenta al pedone di superare l'area senza incontrare pendenze improvvise. - La pendenza della rampa già nei primi metri, rende difficoltoso l'attraversamento da parte di persone con mobilità ridotta o ausili. - Il passo carrabile interrompe completamente la continuità del marciapiede, costringendo il pedone a scendere sul piano carrabile. - Manca un contrasto cromatico o una chiara distinzione tra superficie pedonale e carrabile. - Mancanza di percorsi tattili che segnalino la discontinuità ai pedoni con disabilità visiva.
Proposte d'intervento		
- Realizzazione di un piano pedonale continuo, sopraelevato rispetto alla carreggiata e collegato con rampe laterali regolamentari. - Inserimento di un raccordo orizzontale di alcuni metri prima dell'inizio della rampa carrabile per rendere superabile la zona da utenti con ausili. - Rifacimento completo della pavimentazione, eliminando buche, avvallamenti e superfici incoerenti. - Introduzione di materiali ad alta aderenza per contrastare lo scivolamento in presenza di pioggia. - Chiarificazione dei limiti: uso di bande di colore o trattamento superficiale differenziato per identificare il percorso pedonale. - Installazione di percorsi tattili plantari prima dell'interruzione del marciapiede. - Integrazione di una segnaletica verticale dedicata, più visibile e collocata a quota adeguata. - Inserimento di canalette laterali grigliate a filo pavimentazione per evitare ostacoli e pericolose differenze di quota. - Dove possibile, modifica geometrica dell'accesso per ridurre la pendenza iniziale e migliorare la transitabilità.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC28 PC29 	Viale Giovanni XXIII Ingresso ed uscita parcheggio degli autobus Posizione PC28: 41.886694, 12.974370 Posizione PC29: 41.887523, 12.974215	• Presenza di passo carrabile che interrompe la continuità del marciapiede solo a livello della sede stradale, ma non sul percorso pedonale che rimane in piano. • Pavimentazione usurata in prossimità del passo carrabile (crepe, discontinuità).
Proposte d'intervento		
• Ripristino della pavimentazione ammalorata nelle zone di contatto tra marciapiede e area carrabile. • Miglioramento della segnaletica verticale del passo carrabile per renderla più leggibile e visibile. • Eventuale integrazione di segnaletica orizzontale per evidenziare l'ingresso carrabile senza alterare la continuità pedonale. • Verifica del drenaggio superficiale per evitare eventuali ristagni in prossimità del raccordo.		
Documentazione fotografica		
 		
Passo Carrabile		

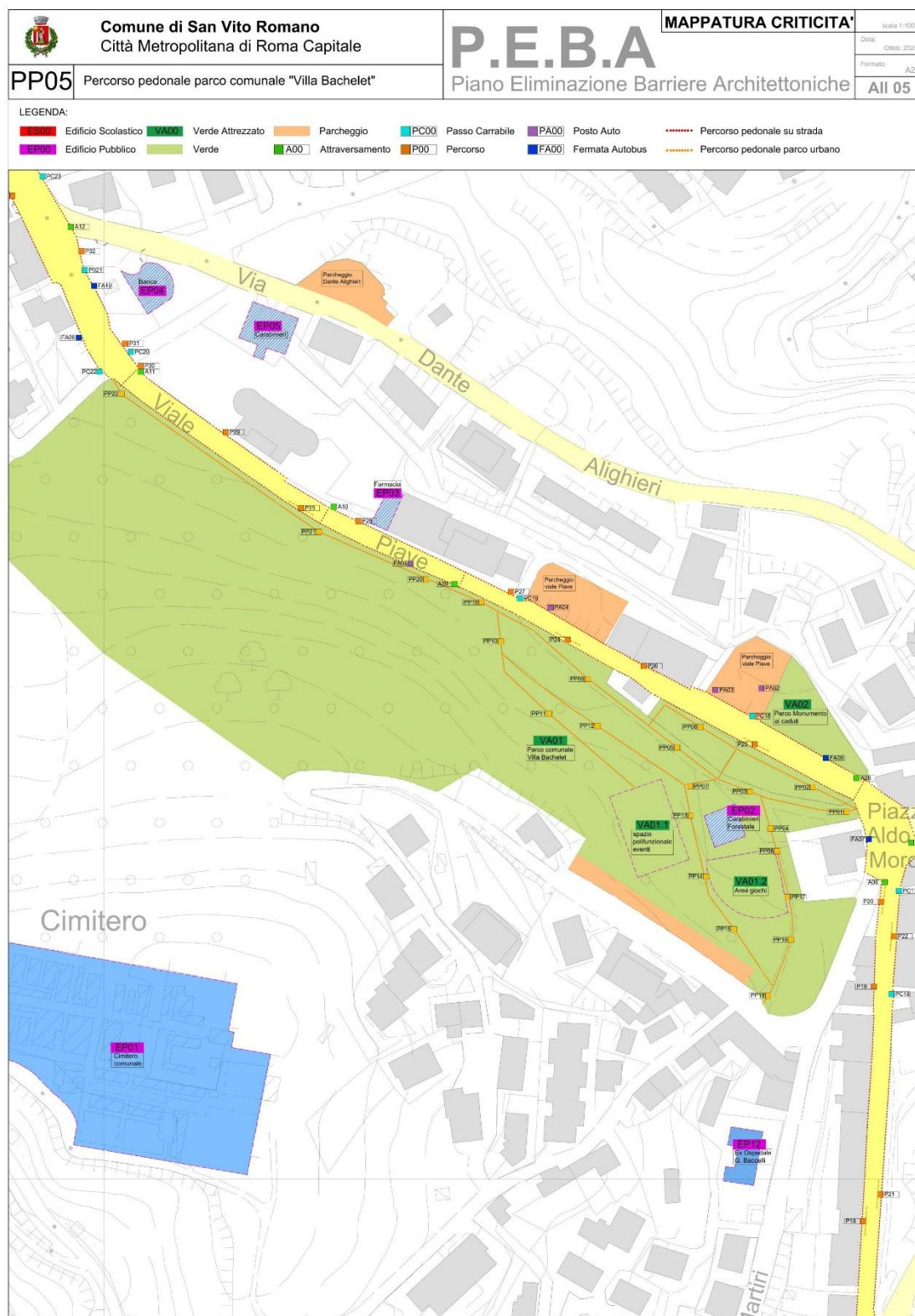
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC30 PC31 	Viale Giovanni XXIII Posizione PC30: 41.888214, 12.973802 Posizione PC31: 41.888485, 12.973715	• Discontinuità del percorso pedonale: l'accesso carrabile interrompe la linearità e uniformità della pavimentazione del marciapiede. • Presenza di superfici sconnesse e riparazioni irregolari lungo il tratto pedonale adiacente al passo carrabile. • Materiali e finiture eterogenee tra marciapiede esistente, raccordo carrabile e innesti laterali. • Differenze di quota non regolari ai margini dello scivolo carrabile, con eventuali piccoli salti o pendenze laterali che possono ostacolare carrozzine e persone con mobilità ridotta. • Assenza di una chiara delimitazione visiva (es. cordonatura ribassata uniforme o cromia differenziata) che indichi la continuità del percorso pedonale. • Presenza di vegetazione laterale che può restringere la percezione e lo spazio utile del percorso. • Larghezza utile ridotta in alcuni punti adiacenti all'accesso, soprattutto sul lato interno della curva.
Proposte d'intervento		
• Realizzare una pavimentazione uniforme e regolare lungo tutto il tratto interessato, eliminando rattoppi e superfici eterogenee. • Inserire una cordonatura ribassata continua sul margine esterno del passo carrabile, mantenendo la quota del percorso pedonale. • Adeguare il raccordo carrabile con una pendenza regolare e progressiva, evitando pendenze laterali o micro-salti. • Evidenziare la continuità del percorso pedonale tramite fascia cromatica o materiale differenziato • Ampliare il tratto utile, quando possibile, rimuovendo o arretrando elementi ingombranti laterali • Prevedere una texture antisdrucchiolo omogenea, utile in condizioni di pioggia o gelo. • Ripristinare la segnaletica orizzontale laddove consumata. • Garantire una larghezza minima di 1,50 m nel tratto pedonale, conforme alle norme sull'accessibilità dei percorsi urbani.		
Documentazione fotografica		
 		

Passo Carrabile		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PC32 	Viale Giovanni XXIII Accesso a via Remigio de Paolis Posizione PC32: 41.888697, 12.973906	• Il passo carrabile interrompe la continuità del percorso pedonale in corrispondenza del marciapiede di Viale Giovanni XXIII. • La pavimentazione in prossimità dell'accesso presenta irregolarità e avvallamenti che possono ostacolare la mobilità di persone con ridotta capacità motoria. • Presenza di disconnessioni nel punto di raccordo tra marciapiede e superficie del passo carrabile. • Assenza di segnaletica orizzontale adeguata che evidenzi l'area di attraversamento degli automezzi sul percorso pedonale. • Mancanza di un chiaro trattamento cromatico o materico che mantenga riconoscibile il percorso pedonale nonostante l'interruzione carrabile. • Vegetazione e arredi stradali vicini potrebbero ridurre la percezione della larghezza del percorso e interferire con la mobilità, soprattutto per utenti con disabilità visiva.
Proposte d'intervento		
• Uniformare e regolarizzare il piano di calpestio nel punto di intersezione tra marciapiede e passo carrabile, eliminando avvallamenti e dislivelli. • Tracciare una fascia pedonale continua con materiale o colore differenziato che attraversi l'accesso carrabile, così da rendere percepibile la continuità del percorso anche in presenza del varco per i veicoli. • Applicare segnaletica orizzontale dedicata che evidenzi il tratto pedonale e richiami attenzione ai conducenti dei veicoli in ingresso e uscita dalla rampa. • Installare, dove possibile, indicatori tattili o un bordo laterale in lieve rilievo per facilitare l'orientamento delle persone con disabilità visiva. • Adeguare la superficie del passo carrabile con pavimentazione antisdrucchiolo e priva di fratture. • Verificare la potatura della vegetazione e riorganizzare eventuali arredi per assicurare che il percorso pedonale mantenga una larghezza libera conforme agli standard di accessibilità.		
Documentazione fotografica		
 		

MAPPA CRITICITA' PERCORSI PEDONALI

PP05 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PERCORSO PEDONALE Percorso parco comunale "Villa Bachelet"

Tratto del percorso pedonale ricadente nel parco comunale del Comune di San Vito Romano (RM), in corrispondenza del punto di coordinate 41.881985 N, 12.979123 E, e circa 41.883565 N, 12.975158 E



ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DEL PERCORSO

Il percorso PP05 all'interno del Parco Comunale di Villa Bachelet presenta una condizione di accessibilità complessiva eterogenea, caratterizzata da tratti pienamente fruibili e altri con criticità significative che limitano l'uso da parte di persone con disabilità motorie, sensoriali e con ridotta mobilità. L'area si configura come un parco storico collinare, con pendenze naturali variabili, pavimentazioni discontinue e accessi multipli che presentano livelli diversi di adeguatezza rispetto ai criteri del DM 236/1989 e delle Linee Guida PEBA.

I percorsi principali, che costituiscono le direttrici di collegamento tra gli ingressi, l'area giochi e lo spazio polivalente, risultano generalmente percorribili, con pendenze contenute e continuità del tracciato. Tuttavia, la pavimentazione è costituita da elementi lapidei irregolari che, pur coerenti con il contesto storico-naturalistico, presentano discontinuità, giunti irregolari, avvallamenti e presenza frequente di vegetazione che creano rischi di inciampo e scivolamento.

Lungo il percorso non è presente segnaletica inclusiva, né percorsi tattili che consentano l'orientamento di utenti ipovedenti. Inoltre, l'assenza di elementi di guida laterale (corrimano, parapetti continui) nei tratti caratterizzati da dislivelli naturali o pendenze prolungate rende difficoltosa la percorrenza a persone con mobilità ridotta o che necessitano di sostegni per la stabilità.

Le rampe principali che consentono l'accesso alla parte alta del parco rappresentano l'unico collegamento possibile per raggiungere l'area giochi e lo spazio eventi senza affrontare scalinate, ma in alcuni punti la pendenza è superiore alla soglia dell'8%, configurando un tratto non conforme dal punto di vista normativo. La continuità della rampa, priva di pianerottoli di sosta e di aree intermedie di recupero, limita la fruibilità per utenti in carrozzina o con ridotta resistenza fisica.

L'area giochi presenta due accessi: uno dotato di rampa con pavimentazione antisdrucchiolo ma non complanare con la quota di ingresso, l'altro con sola pavimentazione in cubetti e privo di rampa adeguata. Entrambi gli accessi necessitano di interventi per garantire un ingresso pienamente conforme e sicuro.

I percorsi secondari, più stretti e con fondo naturale o sdrucchiolevole, non risultano idonei alla fruizione universale e dovrebbero essere esclusi dal percorso accessibile, con apposita segnalazione informativa.

L'accessibilità complessiva del parco risulta dunque parziale, con la necessità di interventi coordinati sul sistema dei percorsi, sugli accessi, sulla segnaletica e sulla pavimentazione, in una logica di progettazione universale che consenta una fruizione sicura, autonoma e inclusiva. Dunque nel complesso, il percorso offre buone potenzialità di fruibilità, ma necessita di interventi mirati per garantire piena accessibilità e continuità d'uso per tutti gli utenti.

Buona presenza di caratteristiche di accessibilità	
Discreta presenza di caratteristiche di accessibilità	X
Carente/assente presenza di caratteristiche di accessibilità	

INDICAZIONI D'INTERVENTO GENERALI

1. Riqualificazione delle pavimentazioni

- Rifacimento selettivo dei tratti maggiormente usurati con materiali regolari, antisdrucciolo e compatibili con l'ambiente naturale (conglomerati drenanti, pietra levigata antiscivolo, stabilizzati).
- Regularizzazione dei punti di discontinuità e rimozione delle barriere puntuali (radici affioranti, giunti irregolari, cedimenti).
- Introduzione di fasce guida tattili nei tratti pianeggianti e lungo il percorso obbligato verso la parte alta del parco, per migliorare l'orientamento degli utenti con disabilità visiva.

2. Miglioramento delle rampe e gestione delle pendenze naturali

- Inserimento di pianerottoli di riposo ogni 10–15 m dove le pendenze naturali superano i limiti raccomandati.
- Aggiunta di corrimano a doppia altezza nei tratti inclinati, con particolare attenzione al percorso verso l'area giochi e l'area polivalente.

3. Segnaletica accessibile e percorsi obbligati

- Realizzazione di una segnaletica chiara e continua, comprensiva di mappe tattili, indicazioni direzionali e pittogrammi inclusivi.
- Identificazione e comunicazione del *percorso accessibile principale* che collega l'ingresso del parco alle aree funzionali.
- Inserimento di cartelli informativi che invitano gli utenti a evitare i percorsi secondari non idonei.

4. Miglioramento degli accessi alle aree tematiche

- Adeguamento delle soglie di ingresso all'area giochi con raccordi complanari.
- Revisione delle rampe esistenti per garantire pendenza, larghezza e sicurezza.
- Realizzazione di piccole aree di sosta con sedute, parapetti e spazi di manovra per utenti in carrozzina.

5. Riqualificazione dell'ingresso principale e dei collegamenti con la viabilità esterna

- Ripristino della pavimentazione deteriorata in prossimità degli attraversamenti pedonali.
- Installazione di uno o più *stalli riservati disabili* nelle immediate vicinanze dell'ingresso, con percorso dedicato e privo di ostacoli.
- Miglioramento della sicurezza degli attraversamenti mediante rampe ben raccordate, segnaletica verticale e orizzontale conforme, ed eventuale rialzo delle intersezioni.

6. Gestione della vegetazione

- Potatura periodica per garantire altezza libera di passaggio e visibilità.
- Controllo delle radici per prevenire deformazioni della pavimentazione.

7. Comfort, sicurezza e inclusività generale

- Implementazione di aree di riposo distribuite lungo il percorso, dotate di sedute accessibili e ombreggiature.
- Installazione di parapetti nei tratti con dislivelli laterali.
- Valutazione dell'inserimento di illuminazione aggiuntiva nei punti meno visibili.

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A06 A07 	Piazza Aldo Moro Posizione A06: 41.881748, 12.979313 Posizione A07: 41.881890, 12.979413	• Segnaletica orizzontale usurata: Le strisce pedonali risultano scolorite e poco visibili sia per i pedoni che per i veicoli in transito. • Assenza di segnaletica verticale dedicata all'attraversamento (cartello "attraversamento pedonale"), che riduce la percezione del punto di attraversamento. • Mancanza di rampe a norma o raccordi inclinati con pendenza adeguata per garantire l'uso da parte di carrozzine, passeggini e persone con ridotta mobilità. • Assenza totale di percorsi tattili (loges) per indirizzare non vedenti/ipovedenti verso l'attraversamento. • Assenza di isola salvagente o elementi di protezione in quello che sembra un incrocio ampio, dove il pedone è poco percepito dal traffico. • Visibilità parziale dell'attraversamento a causa dell'ampiezza dell'incrocio e della mancanza di elementi che inducano i veicoli a rallentare. • Assenza di illuminazione dedicata sull'attraversamento, utile soprattutto in orario serale. • Mancanza di scivoli allineati sui due lati: l'attraversamento non presenta continuità pedonale tra i due marciapiedi.
Proposte d'intervento		
• Rifacimento completo della segnaletica orizzontale con materiale ad alta riflettanza e alta durabilità. • Installazione del segnale verticale di "attraversamento pedonale" su entrambi i lati, possibilmente con pannello integrativo luminosa o catarifrangente. • Realizzazione di due rampe a norma, con pendenza conforme, superficie antisdrucchiolo e raccordi corretti tra marciapiede e carreggiata. • Inserimento di percorsi tattili LOGES: • Banda di attenzione prima della rampa • Banda di direzione allineata all'attraversamento • Implementazione di illuminazione puntuale sull'area di attraversamento. • Eventuale rialzo dell'attraversamento (attraversamento pedonale rialzato) per aumentare la sicurezza e rallentare i veicoli.		
Documentazione fotografica		
 		

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A08 	Piazza Aldo Moro Attraversamento ai giardini del Monumento ai caduti di San Vito Romano Posizione: 41.882110, 12.979141	Mancanza di rampe idonee - Non è presente alcun raccordo a raso tra marciapiede e carreggiata. - Il dislivello è ancora percepibile e costituisce una barriera per carrozzine, utenti con ausili, passeggini. Segnaletica orizzontale usurata - Le strisce risultano in parte sbiadite e poco visibili, specialmente da lunga distanza. - Ridotta percezione dell'attraversamento da parte dei conducenti. Segnaletica verticale insufficiente o poco visibile - Il cartello esiste, ma sul lato opposto della strada è poco visibile Presenza di sosta veicolare nelle immediate vicinanze - I veicoli parcheggiati lungo il margine destro oscurano la visibilità del pedone in ingresso e l'avvistamento da parte dei veicoli in transito. - Condizione particolarmente critica per bambini, anziani e persone di bassa statura. Assenza di percorsi tattili - Mancano i loges tattili di avvertimento (bande di arresto prima dell'attraversamento). - Mancano i loges direzionali per indirizzare utenti non vedenti verso la zona di attraversamento. Assenza totale di illuminazione dedicata - Non è presente un corpo illuminante focalizzato sull'attraversamento. - Visibilità notturna molto scarsa → rischio elevato. Carreggiata ampia e velocità percepita alta - Il tratto rettilineo induce comportamenti di guida non sempre prudenti. - Margine del marciapiede stretto e senza protezioni.
Proposte d'intervento		
Realizzazione di rampe di raccordo su entrambi i lati dell'attraversamento, con pendenza conforme (< 8%) per garantire l'accesso alle carrozzine. Inserimento di segnaletica tattile (loges + attenzione) prima dell'attraversamento, su entrambi i lati. Rifacimento della segnaletica orizzontale con bande ad alta rifrangenza e maggiore spessore. Innalzamento dell'attraversamento (attraversamento rialzato) per ridurre la velocità veicolare e garantire continuità camminabile. Installazione di isole salvagente o elementi di moderazione del traffico (cuscini berlinesi / restringimenti ottici) in prossimità dell'attraversamento. Incremento della visibilità tramite: - illuminazione dedicata sull'attraversamento; - pannelli retroriflettenti integrativi. Eliminazione della sosta irregolare nella fascia immediatamente adiacente alle strisce mediante: - dissuasori; - segnaletica verticale di divieto di fermata; - marcatore giallo a terra. Ripristino della pavimentazione pedonale danneggiata e rimozione di barriere fisiche (scalini, dissesti, tombini non complanari).		

Documentazione fotografica



Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A09 A10 A11 	Villa Bachelet Attraversamento per ingresso al parco comunale Posizione A09: 41.882851, 12.976921 Posizione A10: 41.883104, 12.976287 Posizione A11: 41.883611, 12.975176	Pavimentazione sconnessa sia sul marciapiede sia in prossimità dell'abbassamento, con lastre irregolari e possibili inciampi. Mancanza di continuità complanare tra marciapiede, scivolo e attraversamento. Assenza di LOGES tattili per non vedenti (benda direzionale + segnalazione pericolo). Scalini o micro-dislivelli all'inizio dell'attraversamento non percepibili dai disabili visivi Dissuasori presenti ma non sempre conformi come distanze e altezza per disabili visivi. Segnaletica verticale non integrata con la funzione di "attraversamento prioritario per accesso al parco". Assenza di segnalazione luminosa o elementi che richiamino l'attenzione delle auto. Attraversamento pedonale A11 con zona parzialmente in pendenza
Proposte d'intervento		
Rifacimento completo della pavimentazione con superficie regolare e antisdrucciolo. Inserimento di percorsi tattili LOGES lato marciapiede e lato attraversamento. Potenziamento segnaletica verticale con indicazione "Accesso al Parco – Attraversamento protetto". Uniformare la pavimentazione con materiali regolari, drenanti e antiscivolo. Adeguate tutti gli scivoli e gli accessi al marciapiede con pendenze controllate. Aggiornare la segnaletica verticale e orizzontale, migliorando la visibilità.		
Documentazione fotografica		
		
A09		A09



A10



A10



A11



A11

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA07 	Piazza Aldo Moro Posizione: 41.881933, 12.979271	Percorsi di avvicinamento - Il marciapiede è continuo ma non sono presenti percorsi tattili che guidino le persone con disabilità visiva dalla rete pedonale alla fermata. Piattaforma di attesa - Il piano di attesa non è rialzato rispetto alla carreggiata; il dislivello tra marciapiede e piano strada può risultare ancora significativo in fase di salita/discesa per persone con mobilità ridotta o carrozzine. - Non è individuata in modo chiaro un'area di stazionamento per carrozzine o passeggeri, libera da sedute e pali, in posizione protetta ma vicina alla porta anteriore dell'autobus. - La pavimentazione è in parte usurata e con giunti/rappezzi che possono creare piccole discontinuità di livello. Dotazioni informative e sicurezza - La palina/pannello informativo è presente ma le informazioni sono solo in formato visivo, senza supporti tattili o vocali. - Non si rilevano contrasti cromatici marcati tra bordo marciapiede e carreggiata che aiutino gli ipovedenti a percepire il limite.
Proposte d'intervento		
- Inserimento di percorso tattile dalla rete pedonale alla fermata e davanti alla porta prevista per la salita. - Realizzazione di piccola banchina rialzata in corrispondenza della fermata per ridurre il dislivello con il pianale dell'autobus. - Definizione di un'area di sosta dedicata a carrozzine, libera da ostacoli e chiaramente segnalata. - Manutenzione e regolarizzazione della pavimentazione del marciapiede in zona fermata. - Miglioramento della segnaletica: bordo marciapiede ad alto contrasto, integrazione di informazioni accessibili (pittogrammi chiari, eventuale QR-code o simili).		
Documentazione fotografica		
 		

Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA08 	Piazza Aldo Moro Posizione: 41.882205, 12.979013	Marciapiede e zona di attesa La banchina di attesa è ampia ma priva di pensilina di protezione dagli agenti atmosferici. Non sono presenti sedute dedicate in prossimità immediata del punto di salita/discesa. Non è individuata a terra una zona di attesa riservata a persone con ridotta mobilità o carrozzine (area di manovra piana e libera da ostacoli). Accessibilità sensoriale Il marciapiede è privo di percorso tattile di guida che colleghi la fermata agli attraversamenti e ai principali percorsi pedonali. Manca la banda tattile di attenzione lungo il bordo banchina, che segnala la linea di arresto in sicurezza per le persone con disabilità visiva. Organizzazione della sosta del bus e sicurezza veicolare Non è tracciato a terra lo stallo di fermata con segnaletica orizzontale gialla dedicata, che definisce con chiarezza l'area riservata al bus. L'assenza di segnaletica orizzontale dedicata può favorire la sosta irregolare di veicoli privati in corrispondenza della fermata. Informazione all'utenza La fermata è dotata di palo informativo con orari e QR-code per informazioni in tempo reale, elementi da mantenere aggiornati e in buono stato di leggibilità.
Proposte d'intervento		
• Installazione di pensilina accessibile con seduta e spazio libero minimo 1,50 × 1,50 m per carrozzine. • Realizzazione di zona di attesa dedicata e libera da ostacoli in corrispondenza della porta centrale del bus. • Inserimento di percorso tattile di guida dal marciapiede principale alla fermata e banda tattile di attenzione lungo il bordo banchina. • Tracciamento dello stallo bus con segnaletica orizzontale gialla e divieto di sosta per i veicoli privati sulla lunghezza di accosto del mezzo.		
Documentazione fotografica		
 		

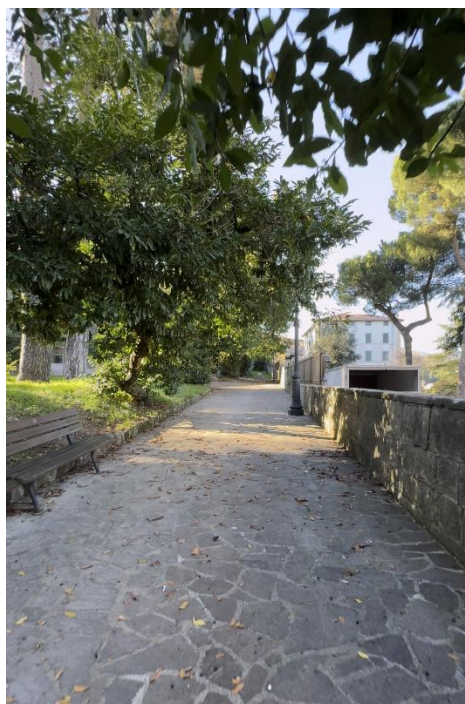
Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP01 	Villa Bachelet Ingresso principale alla villa comunale Posizione: 41.881995, 12.979156	1. Collegamento fermata bus – ingresso parco - Mancanza di un attraversamento pedonale ben evidenziato e protetto tra il lato della fermata e l'accesso al parco. - Tratto stradale con sezione ampia: l'attraversamento "libero" risulta poco sicuro, soprattutto per persone con mobilità ridotta o bambini. 2. Discontinuità bordo marciapiede / quota carreggiata - Presenza di cordolo e griglia/scarico a raso in corrispondenza della soglia: possibile ostacolo per carrozzine, deambulatori e passeggini. - Non c'è un punto chiaramente riconoscibile come "rampa" di accesso al piano pavimentato del parco. 3. Pavimentazione dell'ingresso - Pavé in cubetti con fughe e piccoli dislivelli che possono creare difficoltà a ruote piccole (carrozzine, trolley, ecc.) e rischio inciampo per persone con difficoltà di deambulazione. 4. Leggibilità e riconoscibilità dell'accesso - L'ingresso non è immediatamente percepibile come "entrata principale di parco pubblico" (assenza di totem o insegna chiara). - Mancanza di informazioni immediate su nome del parco, eventuale percorso accessibile interno. 5. Assenza di elementi guida per ipovedenti - Non sono presenti fasce tattili di attenzione/direzione che colleghino l'attraversamento alla soglia del parco.
Proposte d'intervento		
Attraversamento protetto - Realizzare un attraversamento pedonale rialzato o comunque ben evidenziato (segnaletica orizzontale e verticale) allineato con l'ingresso del parco e con la fermata autobus. Rampa di accesso a quota marciapiede - Inserire una rampa a norma (pendenza contenuta, larghezza $\geq 1,50$ m) in corrispondenza del cordolo, garantendo passaggio agevole a carrozzine e ausili. - Raccordo a raso tra strada e soglia del parco: eliminare il gradino esistente e modellare una piccola rampa pavimentata continua (larghezza $\geq 1,50$ m). Miglioramento pavimentazione - Regolarizzare il pavé in ingresso, eliminare cedimenti e fughe e, se possibile, inserire una fascia liscia continua che faciliti il transito delle ruote. Segnaletica e identità dell'ingresso - Installare totem/insegna "Parco comunale Villa Bachelet" con icone di accessibilità e pannello informativo (mappa sintetica dei percorsi, eventuali aree accessibili). Percorso guida per ipovedenti - Posare una fascia tattile di attenzione all'arrivo dall'attraversamento e una breve fascia direzionale verso il varco d'ingresso. Controllo della sosta veicolare - Inserire dissuasori o arredo urbano per evitare la sosta di veicoli davanti all'accesso e mantenere libero il raggio di manovra per utenti con disabilità.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP02 PP03 PP04 PP05 	Villa Bachelet Pavimentazione generale sui percorsi principali del parco Posizione PP02: 41.882109, 12.978871 Posizione PP03: 41.881996, 12.978904 Posizione PP04: 41.881903, 12.978654 Posizione PP05: 41.882065, 12.978456	Lastre irregolari con fughe ampie - Pavimentazione in pietra “a opus incertum” con giunti larghi e irregolari → micro-dissesti, bordi vivi e dislivelli puntuali che possono creare inciampo (DM 236/89 richiede superficie regolare e continua). Dislivelli localizzati e piano non uniforme - Alcune lastre risultano leggermente sollevate/abbassate rispetto alle adiacenti e in corrispondenza di tombini e griglie si notano salti di quota → difficoltà di transito per carrozzine, deambulatori e persone con ridotta stabilità. Assenza di fasce di scorrimento regolari - L'intero percorso è realizzato con lo stesso disegno irregolare: manca una fascia continua, più liscia e regolare (40–60 cm) utile come “binario” di scorrimento per ausili su ruote e come riferimento per ipovedenti. Transizioni poco leggibili - Passaggi tra pavimentazione in pietra, cordoli, rampe e aree di sosta senza marcature cromatiche o tattili → difficile percezione dei cambi di pendenza o dei bordi, soprattutto per chi ha deficit visivi. Gestione del deflusso e ristagni puntuali - Presenza di griglie e caditoie isolate: se non complanari o intasate possono generare ristagni e ulteriori difformità della superficie calpestabile. Assenza di percorsi tattili - Mancano i loges tattili di avvertimento (bande di arresto prima dell'attraversamento). - Mancano i loges direzionali per indirizzare utenti non vedenti verso la zona di attraversamento. Assenza totale di illuminazione dedicata - Non è presente un corpo illuminante focalizzato sull'attraversamento. - Visibilità notturna molto scarsa → rischio elevato.
Proposte d'intervento		
Regolarizzazione del piano di calpestio: - riposizionamento/ sostituzione delle lastre degradate, - eliminazione di dislivelli > 2 cm, - messa in quota chiusini e griglie. Inserimento di fasce guida lisce lungo almeno un lato dei percorsi principali: - banda continua più regolare e leggermente differenziata cromaticamente, - integrabile con percorso tattile nei tratti di collegamento principali (ingresso–piazza–edificio). Trattamenti antiscivolo e manutenzione ordinaria: - pulizia periodica di foglie e aghi, - eventuale trattamento superficiale antisdrucciolo nei tratti in ombra permanente. Evidenziazione dei cambi di pendenza e dei bordi: - cordoli e soglie marcati con colore contrastante, - segnalazione tattile/cromatica in prossimità di rampe, scalinate e affacci panoramici.		

Documentazione fotografica



PP02



PP03



PP04



PP05

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP06 	Villa Bachelet Percorsi secondari Posizione: 41.881995, 12.979156	Fondo naturale instabile (ghiaia fine/terra+erba): scarsa portanza, rischio di scivolamento e impuntamenti per ausili. Larghezza ridotta e bordo non protetto verso la scarpata/prato: percorso “a filo” del muro di contenimento, senza corrimano. Assenza di regolarità e drenaggio : possibile ristagno d’acqua/fango in caso di pioggia. Vegetazione laterale invasiva : restringe ulteriormente il passaggio e riduce la visibilità. Assenza di continuità con i percorsi principali accessibili : non adatti a carrozzine, deambulatori, persone con difficoltà motorie o visive.
Proposte d'intervento		
“Percorso secondario non accessibile – fruizione solo per utenti senza disabilità motorie/visive”. Segnaletica all’innesto col percorso principale: • Pannello con pittogrammi “percorso non accessibile”, fondo naturale, pendenze/irregolarità. • Eventuale freccia che indica il percorso principale accessibile alternativo. Manutenzione ordinaria “leggera”: • Potatura periodica della vegetazione a bordo percorso. • Ripristino puntuale del fondo solo per motivi di sicurezza generale (buche pericolose, radici affioranti). Nessun adeguamento prestazionale (rampe, pavimentazioni drenanti, corrimano ecc.) → da prevedere solo se in futuro uno di questi tracciati viene riclassificato come percorso principale/strategico.		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP07 PP08 	Villa Bachelet Percorsi con dislivello non accessibili Posizione PP07: 41.882045, 12.978369 Posizione PP08: 41.881785, 12.978709	Collegamento verticale esclusivamente a gradini - Le rampe di scale impediscono l'accesso diretto alla parte alta del parco (area giochi, verde attrezzato, spazio polivalente). - L'assenza di una rampa contigua rende il collegamento invalicabile per utenti in carrozzina, con ausili o con ridotta mobilità. Mancanza di informazione sull'alternativa accessibile - Non risultano pannelli o frecce che indichino il percorso alternativo privo di barriere per raggiungere l'area sommitale. - Il visitatore con disabilità arriva ai gradini, trova il "muro" di scalini e non ha indicazioni su dove proseguire. Orientamento tattile assente - Nessun percorso tattile LOGES che segnali il bivio o accompagni verso il tracciato accessibile, sia per l'accesso alla parte alta che per l'area giochi. Percezione di esclusione d'uso delle funzioni principali - Giochi bambini, verde attrezzato e spazio eventi collocati in quota risultano di fatto non fruibili alle persone con disabilità da questo accesso, per cui bisogna segnalare il percorso obbligatorio da seguire.
Proposte d'intervento		
Definizione di un "percorso obbligato accessibile" verso la parte alta - Individuare e adeguare un tragitto alternativo già esistente con pendenze compatibili ($\leq 8\%$) e pavimentazione regolare, da assumere come collegamento ufficiale per tutti gli utenti con ridotta mobilità. Segnaletica chiara e continua - Installare, ai piedi delle scale e nei nodi principali del parco, cartelli con pittogrammi accessibilità che indichino il <i>percorso obbligato</i> verso area giochi e spazio polivalente. - Inserire una planimetria semplificata del parco con evidenziato in colore il percorso accessibile. Percorsi tattili LOGES - Posare strisce LOGES di direzione e attenzione dal percorso principale fino al punto in cui si imbecca il tracciato accessibile alternativo, evitando di indirizzare sulle gradinate.		
Documentazione fotografica		
 PP07		 PP08

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP09 	Villa Bachelet Percorsi principali Posizione: 41.882421, 12.977781	Pavimentazione in lastrame irregolare - Lastre in pietra con fughe ampie e non complanari → rischio di inciampo, difficoltà per ruote piccole (carrozine, deambulatori, passeggini). Assenza di riferimenti tattili Non sono presenti guide tattili LOGES che identifichino chiaramente l'imbocco e lo sviluppo del percorso obbligato verso l'area giochi / parte alta del parco. Mancanza di chiara segnaletica di orientamento All'interno del parco non risultano visibili, lungo il percorso, cartelli che indichino: - che questo è il percorso accessibile obbligato verso la parte alta; - le alternative non accessibili (rampe di gradini) da considerare come "percorsi secondari".
Proposte d'intervento		
Adeguamento pavimentazione - Regolarizzazione del lastrame esistente (riallineo, stuccatura fughe, eliminazione dislivelli puntuali). - Eventuale sostituzione/integrazione con pavimentazione continua, antisdrucciolo e drenante, idonea a ruote e deambulatori. Inserimento di percorso tattile LOGES - Fascia tattile di guida in continuità dall'ingresso principale del parco fino alla parte alta/area giochi. - Indicatori direzionali e di attenzione in corrispondenza di bivi, piazzole e accessi agli edifici. Segnaletica inclusiva e di orientamento - Cartelli ben visibili che identificano questo tracciato come "Percorso accessibile consigliato/obbligatorio per la parte alta della villa e area giochi". - Pannelli di mappa del parco con evidenziati percorsi principali accessibili e percorsi secondari non accessibili.		
Documentazione fotografica		
 		

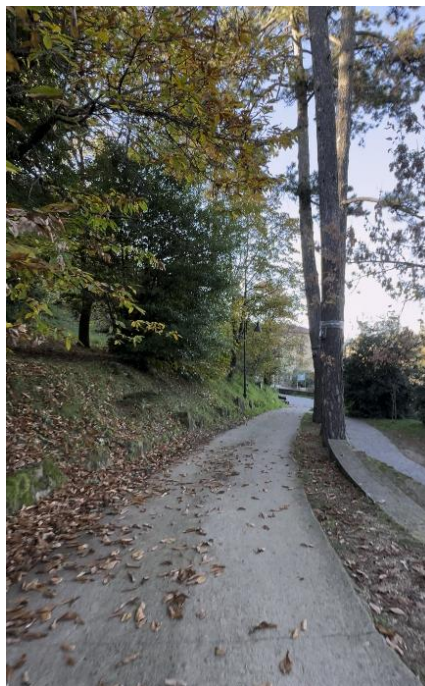
Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP10 PP11 	Villa Bachelet Percorsi obbligatori con rampe Accesso all'area polivalente per eventi Posizione PP10: 41.882475, 12.977361 Posizione PP11: 41.882266, 12.977649	Criticità del percorso (rampe principali) Pendenza eccessiva in alcuni tratti • Tratti della rampa superare l'8% ammesso per percorsi accessibili (DM 236/1989). • Pendenza lunga e continua, senza veri pianerottoli di riposo: affaticamento elevato per persone con ridotta mobilità e per chi usa carrozzina o ausili. Pavimentazione in pietra irregolare • Lastre di forma irregolare, fughe ampie e disomogenee, giunti non complanari. • Presenza frequente di foglie, terreno e piccoli dissesti: rischio di inciampo e scivolamento, soprattutto in pendenza e in condizioni di bagnato. Assenza di corrimano e parapetti lungo i tratti più ripidi • Lato verso la scarpata privo di elementi di protezione e di appoggio. • Mancanza di un appiglio continuo riduce sicurezza per anziani, utenti con difficoltà di equilibrio e non vedenti. Assenza di orientamento accessibile • Nessun percorso tattile (LOGES) che segnali l'inizio della rampa accessibile e la colleghi in modo continuo all'ingresso del parco e all'area giochi. • Segnaletica verticale poco evidente rispetto al ruolo di "percorso obbligato" verso la parte alta per gli utenti con disabilità.
Proposte d'intervento		
Adeguamento della pendenza del percorso accessibile • Dove possibile, ridisegno del tracciato con rampe a sviluppo maggiore per contenere la pendenza longitudinale $\leq 8\%$. • Inserimento di pianerottoli di riposo orizzontali ogni 10 m circa (o alla variazione di direzione) con area di manovra per carrozzina. Rifacimento/miglioramento pavimentazione • Regolarizzazione della pavimentazione con lastre più uniformi, fughe ridotte e complanari, superficie antisdrucchiolo anche in bagnato. • Ripristino dei tratti ammalorati e dei bordi, eliminando dislivelli puntuali e buche. Corrimano e protezioni laterali • Inserimento di corrimano continuo su almeno un lato (meglio due) nei tratti più ripidi, con altezze differenziate (circa 90 cm e 75 cm) e terminali arrotondati. • Dove il percorso costeggia scarpate o dislivelli, integrazione di parapetti/cordoli di protezione. Manutenzione vegetazione e pulizia • Programmare taglio e potatura per mantenere libera la sagoma del percorso (anche in altezza). • Pulizia periodica di foglie, terra e materiale organico, in particolare in autunno e dopo eventi meteorici. Orientamento e segnaletica accessibile • Realizzazione di un percorso tattile LOGES che dalla porta di ingresso principale e dalla fermata bus guidi: ○ all'imbocco della rampa accessibile, ○ fino all'area giochi e allo spazio polivalente. • Segnaletica verticale chiara (pannelli e pittogrammi) che indichi:		

- il “percorso accessibile obbligato” verso la parte alta,
- i tratti non idonei alle persone con disabilità (scale, percorsi secondari).

Aree di sosta attrezzate

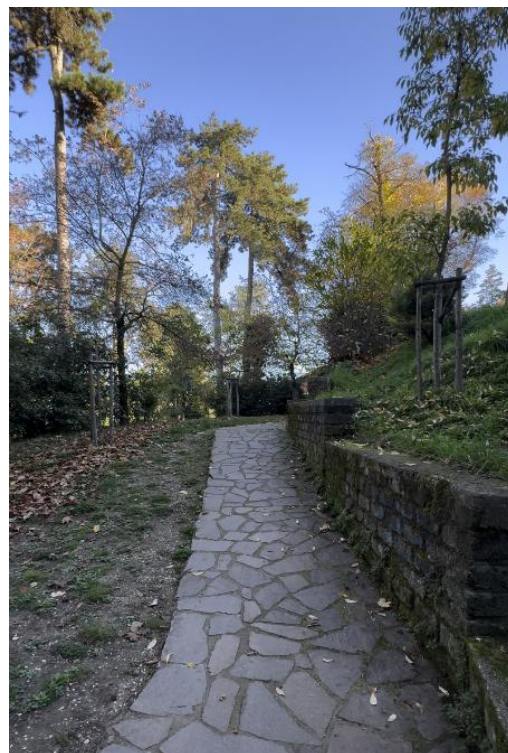
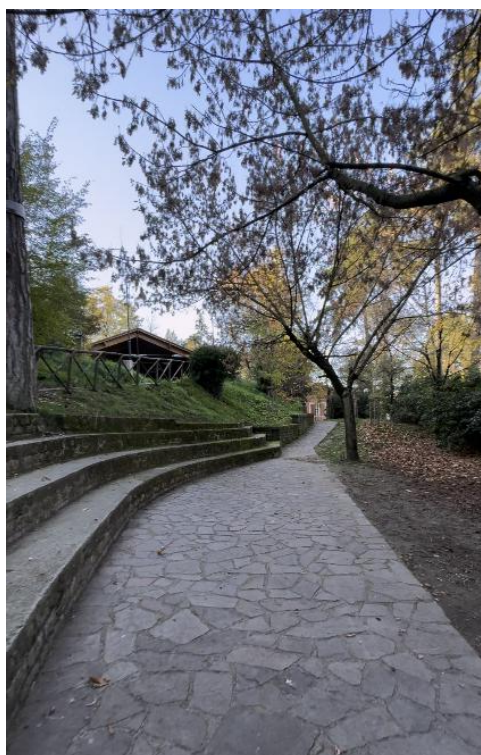
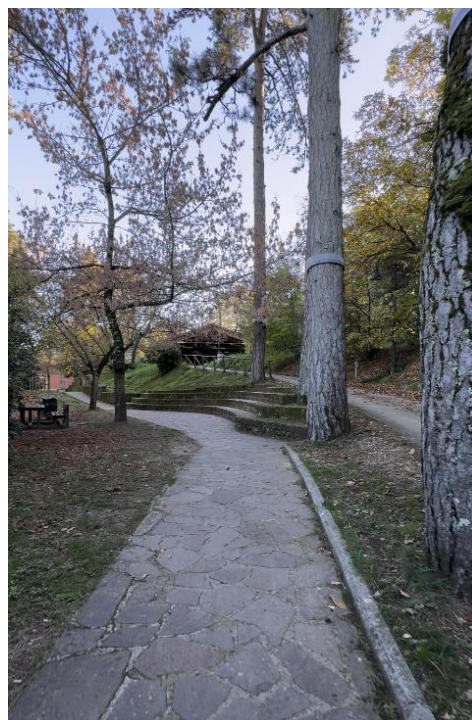
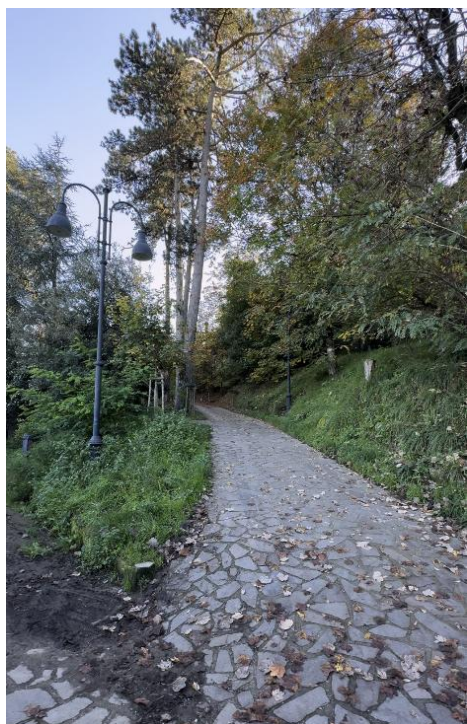
- Inserimento di alcune **sedute/panchine** lungo il percorso in corrispondenza dei pianerottoli, possibilmente in zone ombreggiate, per favorire soste intermedie.

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP12 	Villa Bachelet Percorsi obbligatori con rampe Accesso all'area giochi Posizione: 41.882237, 12.977984	Criticità del percorso (rampe principali) Assenza di corrimano/parapetti • Trattati in pendenza (anche se < 8%) senza elementi di appoggio laterale, con bordo a sbalzo verso il prato/scarpata: difficoltà per persone con ridotta stabilità o spinta di carrozzine. Pavimentazione in lastre irregolari • Giunti disomogenei e fughe aperte, possibile discontinuità > 5 mm in alcuni punti → rischio inciampo per utenti con ausili e bambini. • Presenza di foglie e materiale organico che rende il fondo scivoloso in condizioni di umidità. Larghezza utile ridotta in alcuni tratti • Punto singolo di passaggio (soprattutto vicino a muretti o alberature) con larghezza apparente intorno a 1,20 m → difficoltà di incrocio carrozzina/pedone. Mancanza di riferimenti tattili e visivi • Nessun percorso tattile di orientamento né evidenziazione cromatica/antisdrucchiolo nei cambi di pendenza e nei punti di partenza/arrivo del percorso. Assenza di piccole aree di sosta attrezzate lungo la rampa • Il collegamento è abbastanza lungo e continuo, senza piazzole con seduta per utenti con ridotta resistenza allo sforzo.
Proposte d'intervento		
• Installazione di corrimano continuo su almeno un lato del percorso (meglio entrambi) nei tratti in pendenza, con arresti e prolungamenti a norma DM 236/89. • Risanamento/rasatura della pavimentazione in pietra: chiusura fughe, eliminazione dislivelli puntuali > 5 mm, eventuale trattamento antiscivolo nei tratti più in pendenza. • Pulizia e manutenzione periodica delle superfici (rimozione foglie e materiale organico) inserita nel piano di gestione del parco. • Allargamento locale dei restringimenti fino ad almeno 1,50 m, dove possibile, per permettere l'incrocio e una migliore manovrabilità delle carrozzine. • Inserimento di segnaletica e percorsi tattili: • Banda di orientamento LOGES nei nodi principali che conducono all'area giochi. • Piastra tattile/visiva di "inizio rampa" e "fine rampa". • Creazione di 1-2 micro-aree di sosta lungo il percorso (panchina, spazio di inversione carrozzina) in corrispondenza dei tratti con maggior pendenza.		

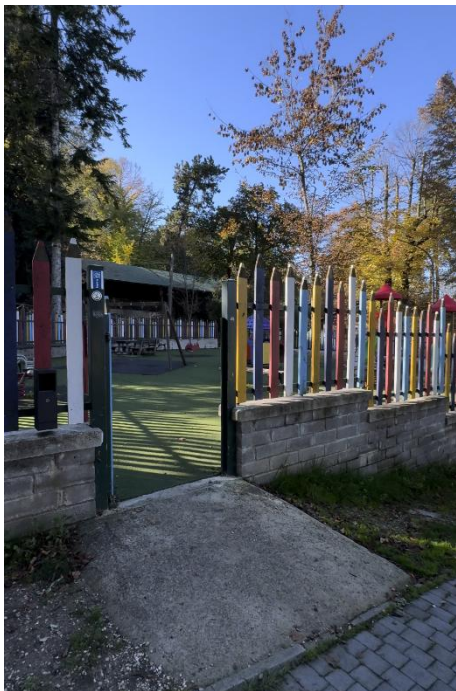
Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP13 	Villa Bachelet Percorsi obbligatori con rampe Accesso edificio pubblico carabinieri forestale Posizione: 41.881995, 12.979156	Pavimentazione irregolare in pietra - lastre con fughe ampie e disomogenee, qualche sconnessione e piccole fessurazioni; - superficie poco scorrevole per carrozzine e deambulatori, con rischio di inciampo. Assenza di orientamento tattile verso l'ingresso - nessun percorso LOGES o analogo che guidi dall'asse principale del parco alla porta dell'edificio. Collegamento non chiaramente riconoscibile come "percorso accessibile" - manca segnaletica verticale/orizzontale che indichi l'accesso al servizio pubblico e il percorso accessibile da seguire.
Proposte d'intervento		
Realizzare una fascia di percorso accessibile - rifacimento di una striscia centrale ($\geq 1,50$ m) con pavimentazione regolare, antisdrucciolo e drenante, raccordata a quota ingresso. Inserire percorso tattile LOGES - linea di orientamento dal percorso principale del parco fino alla porta dell'edificio, con campo di attenzione in prossimità dell'ingresso. Riorganizzare la sezione del viale - verificare e, se necessario, arretrare/ricollocare pali e arredi per garantire larghezza minima libera $\geq 1,50$ m lungo tutto il tratto. Segnaletica accessibile - cartelli che indichino chiaramente la sede dei Carabinieri Forestali e il percorso accessibile per raggiungerla, coordinati con la segnaletica generale del parco.		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP14 PP15 	Villa Bachelet Percorsi obbligatori con rampe Accesso 1 area giochi Posizione PP14: 41.881717, 12.978424 Posizione PP15: 41.881462, 12.978522	Primo accesso area giochi Rampa lunga senza aree di sosta: La rampa presenta tratti continui molto lunghi , privi di pianerottoli intermedi ogni 10 m come richiesto dal DM 236/1989, soprattutto in percorsi con pendenze elevate. Assenza di stalli di sosta pianeggianti per utenti con mobilità ridotta. Discontinuità di quota all'ingresso del cancello: Il punto di accesso NON è complanare è presente un dislivello evidente tra la rampa e il pavimento dell'area giochi, creando ostacolo fisico e rischio di inciampo. Pavimentazione antisdrucchiolo presente ma non ottimale in prossimità del cancello (mancata continuità funzionale tra percorso e ingresso). Assenza di corrimano su uno o entrambi i lati, utili per sicurezza e mantenimento dell'equilibrio. Assenza totale di percorsi tattili LOGES di avvicinamento → per orientare utenti non vedenti verso l'accesso corretto. Spazio di manovra insufficiente davanti al cancello per carrozzine (dovrebbe essere almeno 140×140 cm pianeggiante).
Proposte d'intervento		
• Inserire pianerottoli di sosta ogni 10 m con pendenza ≤1% per recupero e sicurezza. • Realizzare stallo pianeggiante prima dell'ingresso. • Ripristinare la complanarità tra rampa e quota del cancello. • Installare corrimano H=90 cm, doppio livello (90 e 70 cm). • Integrare LOGES direzionali + segnaletici fino al cancello. • Adeguare lo spazio antistante il cancello a piattaforma piana accessibile. • Rivedere eventuali tratti con pendenza >8%, verificando necessità di adeguamento.		
Documentazione fotografica		
 		



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP16 PP17 	Villa Bachelet Percorsi obbligatori con rampe Accesso 2 area giochi Posizione PP16: 41.881458, 12.978715 Posizione PP17: 41.881645, 12.978717	Secondo accesso area giochi Assenza totale di rampa conforme: L'ingresso è raggiungibile tramite percorso in cubetti, ma non idoneo per disabili motori. Pavimentazione in cubetti di porfido: • superficie irregolare e discontinua, non adatta a carrozzine • rischio di vibrazioni, instabilità e inciampo Non esiste un raccordo inclinato per superare il dislivello del cancello. Mancanza di corridoio di accesso regolare con pendenze controllate. Assenza di segnaletica e percorsi tattili che indichino quale accesso sia effettivamente utilizzabile. Mancanza di pianerottolo o area di manovra antistante.
Proposte d'intervento		
• Installare nuova rampa antisdrucchiolo conforme a: • pendenza $\leq 8\%$ (meglio $\leq 5\%$ per aree gioco) • larghezza ≥ 120 cm • cordolo e corrimano • Sostituire parte della pavimentazione in cubetti con materiale regolare, drenante e uniforme (asfalto ecologico, calcestruzzo lavato, gomma drenante). • Garantire complanarità tra rampa e soglia del cancello. • Inserire LOGES per orientare dal percorso principale all'ingresso. • Segnalare chiaramente con cartellonistica l'accesso accessibile principale, in caso il secondo resti non idoneo		
Documentazione fotografica		
 		

Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP18 	Villa Bachelet Accesso al parco comunale vicino all'area parcheggio Posizione: 41.881995, 12.979156	Pavimentazione irregolare e discontinua - Asfalto molto degradato, con rappezzi, buche, fessurazioni e cambi improvvisi di materiale (asfalto/terra/ghiaia). - Rischio elevato di inciampo per pedoni e forte discomfort per carrozzine, deambulatori e ausili. Assenza di un percorso pedonale dedicato - Non è individuabile un corridoio sicuro e continuo che colleghi la strada, il parcheggio e l'ingresso del parco. Pendenza significativa della rampa carrabile - La rampa è in pendenza longitudinale e con tratti localmente sconnessi: difficile per persone con mobilità ridotta, soprattutto in discesa. Parcheggio non regolamentato dal punto di vista dell'accessibilità - Assenza di stalli riservati a persone con disabilità (nessuna segnaletica orizzontale/verticale). - Sosta dei veicoli molto vicina al margine del percorso, con potenziale invasione dell'area pedonale e restringimenti. Collegamento parcheggio-ingresso parco non leggibile - Mancano indicazioni di orientamento e attraversamenti pedonali protetti verso il cancello/ingresso.
Proposte d'intervento		
Ripristino pavimentazione - Rifacimento completo della superficie carrabile e pedonale con materiali regolari, antisdrucchiolo e privi di discontinuità. Realizzazione stalli disabili - Inserimento di 1-2 posti auto dedicati in prossimità dell'accesso principale. - Creazione di percorso protetto e continuo dallo stallo al cancello del parco. Adeguamento pendenze e percorsi - Regolarizzazione del tratto di accesso con pendenza conforme ($\leq 8\%$) e introduzione di brevi tratti pianeggianti di sosta. - Inserimento di cordoli e margini per garantire sicurezza laterale. Definizione percorso pedonale accessibile - Realizzazione di percorso pedonale continuo, riconoscibile e separato dal traffico veicolare. - Introduzione di pavimentazione tattile LOGES per orientamento. Miglioramento ingresso del parco - Sistemazione della soglia di ingresso per garantirne la complanarità. - Installazione di varco di accesso chiaramente riconoscibile, con segnaletica inclusiva. Segnaletica e sicurezza - Nuova segnaletica verticale/orizzontale per indicare: - percorsi pedonali accessibili; - stalli disabili; - ingresso principale. - Potenziamento illuminazione pubblica.		

Documentazione fotografica



Percorso pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
PP19 PP20 PP21 PP22 	Villa Bachelet Percorsi principali continui con rampe Collegamenti ad attraversamenti pedonali Posizione PP19: 41.881995, 12.979156 Posizione PP20: 41.881995, 12.979156 Posizione PP21: 41.881995, 12.979156 Posizione PP22: 41.881995, 12.979156	Criticità continue lungo il tratto 1. Pavimentazione non idonea e disomogenea • Presenza di cubetti usurati, tratti in selciato irregolare e numerosi rappezzi d'asfalto deteriorati. • Superficie non complanare, con frequenti micro-dislivelli che ostacolano persone in carrozzina, anziani o ipovedenti. • Assenza totale di un percorso guida tattilo-plantare LOGES, necessario per orientamento e sicurezza. 2. Assenza di segnaletica di indirizzo • Mancano: ○ Indicazioni specifiche verso l'ingresso principale del parco. ○ Pannelli per utenti ipovedenti o non vedenti. 3. Larghezze variabili e presenza di ostacoli • Presenza di caissonetti posti sul percorso senza adeguata nicchia dedicata → restringono il passaggio utile. • Palo dell'illuminazione e cordonature spesso invadono la sezione utile del marciapiede. 4. Pendenza complessivo accettabile ma non assistita • Il percorso è pressoché pianeggiante, con lievi variazioni naturali → nessuna pendenza critica. • Tuttavia non esistono: ○ corrimano nei punti con lieve declivio, ○ aree di sosta o appoggio, ○ zone di protezione laterale. 5. Mancanza di continuità funzionale per utenti disabili • Nessuna soluzione per facilitare la progressione: ○ assenza di rampe certificate dove la pavimentazione cambia livello, ○ assenza di giunti regolari e complanari, ○ i passaggi tra materiali diversi risultano bruschi e non guidati.
Proposte d'intervento		
1. Rifacimento pavimentazione • Sostituire pavimentazione irregolare con materiale: antisdrucchiolo, complanare, con giunti regolari e pendenza controllata. • Possibili materiali: betonelle levigate, lastre regolari, conglomerato drenante. 2. Inserimento percorso guida LOGES • Posare: • banda di direzione lungo tutto il tratto principale, • banda di attenzione in corrispondenza degli attraversamenti e dell'ingresso al parco. • Deve essere continuo e leggibile. 3. Adeguamento margini e ostacoli • Ricollocare i caissonetti in apposita zona arretrata rispetto al percorso. • Eliminare o arretrare ostacoli fissi (pali, cordonature invadenti). • Realizzare cordoli laterali bassi e continui di sicurezza. 4. Miglioramento della segnaletica • Installare: • segnaletica verticale per "Percorso accessibile", • mappe semplificate del parco, • pannelli tattili o QR audioguida.		

5. Inserimento di punti di sosta

- Aree attrezzate con: piccole piazzole laterali con sedute ergonomiche

6. Migliorare sicurezza nei tratti esposti

- Corrimano semplice o parapetto in tratti dove il percorso costeggia pendii o zone ribassate.

Documentazione fotografica



PP19



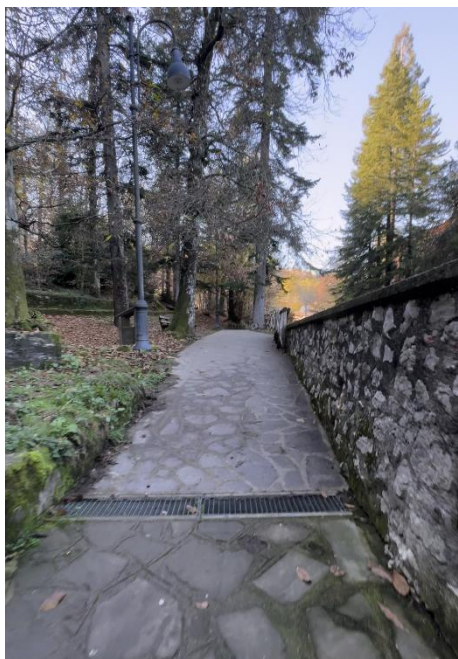
PP19



PP20



PP21



PP21



PP22