



COMUNE DI CESENA

PIANO ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

REDATTO AI SENSI DELL'ART.24 COMMA 9 DELLA LEGGE 05/02/1992, N.104

RELAZIONE FINALE



LUGLIO 2021

Consulente: Dott. Leris Fantini - Studio A.D.R. (RE)



Sommario

Premessa	3
Lo strumento programmatico	3
La programmazione urbanistica	4
Il recupero del territorio costruito	5
La normativa di riferimento	5
Impostazione del piano	6
Area oggetto dell'intervento	7
Modalità di lavoro	10
A1) Indagine conoscitiva della realtà territoriale	11
- Partecipazione	11
- Questionario	12
- Risultati del questionario	28
A2) Caratteristiche della rete dei percorsi e sue priorità	52
B) Analisi dei percorsi evidenziando situazioni di disagio	53
C) Proposte in luogo tendenti alla eliminazione delle bb.aa.	56
• Aspetti economici: definizione dei costi relativi alle categorie di interventi	92
• Aspetti economici: definizione delle priorità	92
D) Elaborazione dei dati in formato grafico descrittivo	98
• Il rilievo	98
E) Progettazione del programma informatico	99
F) Verifica e simulazione teorica del grado di accessibilità ottenibile...	112
- Elenco dei percorsi e piazze con i relativi costi, suddivisi per stralci	112
G) Relazione conclusiva	121
H) Formazione	121
Note finali	122
- Conclusioni	124



PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A)

PREMESSA

Le esigenze delle persone anziane e delle persone disabili, persone convenzionalmente definite “utenza debole”, così come di altri soggetti quali per esempio i bambini, sono esigenze ormai dibattute da tempo. Il notevole aumento della senilizzazione della società, inoltre, induce le istituzioni, le imprese e il mondo economico a ridefinire i servizi e l’approccio metodologico per avere risposte concrete ed efficienti al sempre più urgente problema dell’invecchiamento della popolazione. Globalmente occorre, dunque, compiere una scelta filosofica fondamentale: assumere come orientamento essenziale relativo alla scelta e all’applicazione di qualsiasi intervento, disposizione o direttiva, l’obiettivo di fornire prioritariamente l’autonomia dell’individuo.

Investire con coerenza sull’autonomia delle persone anziane e disabili significa operare scelte di carattere economico di portata maggiormente rilevante di quanto un approccio semplicistico possa lasciare supporre, oltre agli intuibili risvolti positivi in campo etico e in campo delle politiche sociali che tali scelte possono generare.

LO STRUMENTO PROGRAMMATARIO

Le nostre città diventano sempre più "scomode" e “ostili” per chiunque e alienanti per coloro che fanno parte delle cosiddette "categorie deboli" (anziani, incidentati, cardiopatici, artrosici, obesi, bambini piccoli, ecc.).

A questi cittadini “deboli”, che rappresentano circa il 20 % della popolazione ma che è destinato ad aumentare, dobbiamo associare anche l'intorno relazionale che ruota, vive e modifica le proprie esigenze in funzione della persona svantaggiata, esprimendo nuovi bisogni che devono essere portati all’attenzione degli organi istituzionali.

Dunque, per i motivi sopracitati, è ormai diffusa la convinzione che occorra nel tempo intervenire in modo da elevare le qualità del territorio costruito, rendendolo "accessibile" e fruibile dalla popolazione nel suo insieme tutta la città.

Pertanto è necessario che l'Amministrazione assuma e faccia proprio, attraverso le proprie competenze, il concetto di "ACCESSIBILITA'" come condizione necessaria al raggiungimento del requisito di "CITTA' OSPITALE E INCLUSIVA". Tale obiettivo non si presenta attualmente né semplice né perseguibile in tempi brevi; occorre l'utilizzo di programmi gradualisti di intervento da effettuare sul territorio, individuando le priorità e le relative fonti di finanziamento che in questi tempi sono sempre più scarse.



LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA

La mobilità per l'utenza considerata in questo ambito non può risolversi solo nel settore del trasporto inteso come unico elemento del sistema "mobilità/autonomia" ma deve contestualizzarsi nelle scelte che qualificano lo sviluppo del territorio, a partire dai piani regolatori generali e da quelli attuativi che determinano gli insediamenti produttivi, abitativi e socio-relazionali in genere nonché la rete pedonale di collegamento.

Le barriere mobili e architettoniche costituiscono semplicemente il vertice "tecnico-progettuale" di una piramide di disagio sociale che tenta di porsi come primo obiettivo (anche Costituzionale) quello di godere delle pari opportunità.

Le pari opportunità si garantiscono migliorando l'autonomia dell'utente "disabile" e/o dell'utente debole/fragile della città, offrendo più opzioni di scelta.

Quindi, oggi si ha bisogno di definire nuove linee di approccio al tema "barriere architettoniche" e la prima cosa da farsi è di definire la consistenza e la prestazionalità dell'"ACCESSIBILITÀ" e "FRUIBILITÀ" indifferentemente sia dal contesto architettonico ed urbanistico, che dalla tipologia della menomazione del cittadino con disabilità.

Quindi il concetto di accessibilità deve riassumere un coacervo di requisiti che non siano solo espressione di quelli tecnico-architettonici, ma debbono includere requisiti confacenti ad aspetti altrettanto importanti come quelli psicologici, fisico-sensoriali, del comfort ambientale, della privacy individuale ecc....

L'esperienza, soprattutto italiana, ha dimostrato infatti che solo interventi predeterminati da un piano preciso e globale, possono garantire un buon rapporto costi/benefici, contrariamente alla consueta politica di adeguamento parziale applicata solitamente, dove l'emergenza è la motivazione principale, e gli interventi a macchie di leopardo sono il risultato; in questo modo non si garantisce un adeguato coordinamento degli interventi per l'adeguamento di percorsi, ma solo costi maggiori e minori benefici.

Gli strumenti oggi disponibili nel settore della programmazione urbana sono essenzialmente due:

- Il primo di tipo culturale inerente la preparazione professionale dei progettisti con un rimando particolare all'aggiornamento dei professionisti e dei tecnici preposti al progetto e al controllo che operano nel settore sia urbanistico che edilizio.
- Il secondo si riferisce alla metodologia di pianificazione da applicarsi durante il recupero del territorio costruito.



IL RECUPERO DEL TERRITORIO COSTRUITO

L'accessibilità urbana deve essere intesa come la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi, dei servizi e delle attrezzature della città, anche se in condizioni di svantaggio, dovute a ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali.

Diventa, quindi, estremamente negativo intervenire sul territorio, come avviene attualmente, se le azioni sono sporadiche e non organizzate con un piano di interventi.

Quindi, un piano di abbattimento delle b.a. è definibile come strumento di programmazione degli interventi per l'ottenimento e la progettazione dell'accessibilità e della visitabilità anche del patrimonio edilizio e urbanistico legato alla mobilità, superando le attuali rigidità infrastrutturali che vincolano in modo significativo l'estensione dell'offerta di mobilità anche alla popolazione con disabilità; peraltro previsto *in primis* dalla legge 41/86 e 104/92.

Durante la fase di progettazione del piano è stato favorito lo strumento informatico quale strumento più idoneo per la catalogazione e la gestione dei dati in forma dinamica.

Nella stesura del piano è stata prestata particolare attenzione alle condizioni di sicurezza, alla fruibilità del servizio, al comfort ambientale, all'informazione per favorire l'orientamento e l'autonomia, all'eliminazione delle barriere architettoniche.

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L'analisi dell'evoluzione legislativa in materia di progettazione accessibile conduce ai primi anni 1970, ma se si riduce l'ambito di interesse al PEBA, è sufficiente ricorrere alla Legge 28/02/1986, n.41, che all'art. 32 stabilisce l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di adottare piani di eliminazione delle barriere architettoniche. Qualche anno dopo, con la Legge 05/02/1992, n.104, viene ribadito l'obbligo di redigere PEBA da parte dei Comuni, che sono tenuti ad integrarlo con studi relativi agli spazi urbani e previsione di percorsi pedonali accessibili, ponendo l'attenzione anche alla presenza di ostacoli - come la segnaletica - per la circolazione delle persone.

Va subito chiarito che non è possibile prescindere dall'evoluzione normativa che durante gli anni 1980-1990 ha visto la costituzione di un quadro legislativo piuttosto articolato in riferimento all'integrazione delle persone disabili a livello sociale, all'abbattimento delle barriere architettoniche ed alla progettazione accessibile, giungendo con il 1996 (D.P.R. 24/07/1996, n.503) all'uniformazione del riferimento normativo tecnico per gli edifici privati e pubblici, chiarendo finalmente situazione di confusione legislativa. Ultima, ma non meno importante, è la Legge 3 marzo 2009, n. 18 in cui il Parlamento ha autorizzato la **ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità** e del relativo protocollo opzionale sottoscritta dall'Italia il 30 marzo 2007.



IMPOSTAZIONE DEL PIANO

LO STRUMENTO PROGRAMMATORIO PER LA MOBILITÀ PEDONALE

È necessario, pertanto, che l'amministrazione locale assuma e faccia proprio, attraverso le proprie competenze, il concetto di "ACCESSIBILITÀ" come condizione necessaria al raggiungimento del requisito di "città vivibile, sicura e sostenibile". Tale obiettivo non si presenta attualmente né semplice né perseguibile in tempi brevi; occorre l'utilizzo di programmi gradualisti di intervento da effettuare sul territorio, individuando le priorità e le relative fonti di finanziamento.

L'Amministrazione Comunale di **Cesena** si è dotata di un Piano dell'accessibilità Urbana, ovvero, di uno strumento in grado di cogliere gli aspetti evolutivi e i rapidi mutamenti delle diverse realtà sociali in cui si manifestano le complesse problematiche della diversità, intesa nella fattispecie proprio in senso lato.

Per accessibilità urbana (sopra citata) si intende la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi, dei servizi e delle attrezzature della città, anche se in condizioni di svantaggio, dovute a ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali.

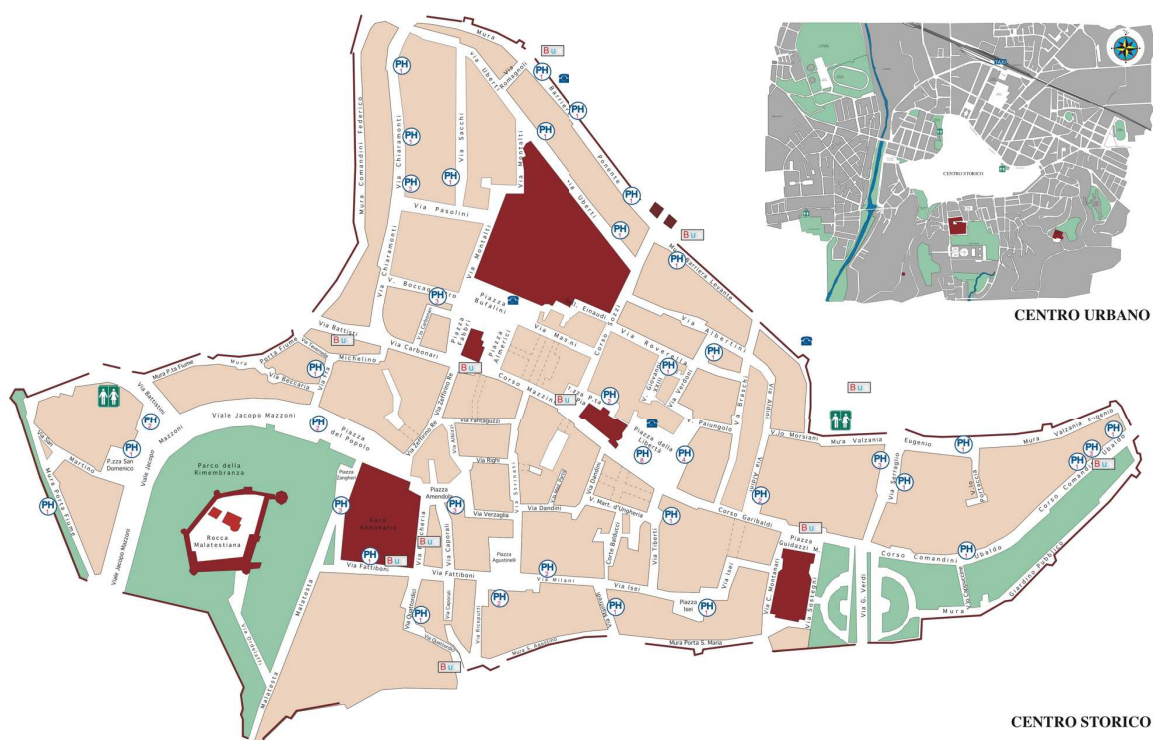
In questo ambito è doveroso affermare che è estremamente negativo intervenire sul territorio, come avviene attualmente, se le azioni sono sporadiche e non organizzate con un piano di interventi.

E' stato quindi proposto e realizzato un piano di abbattimento delle barriere architettoniche per l'ottenimento e la progettazione dell'accessibilità e della visitabilità del patrimonio urbanistico, superando le attuali rigidità infrastrutturali che vincolano in modo significativo l'estensione dell'offerta di mobilità anche alla popolazione disabile, peraltro previsto *in primis* dalla legge nazionale.



AREA OGGETTO DELL'INTERVENTO

In accordo con l'Amministrazione è stato scelto il centro storico di Cesena come luogo ove sperimentare il Piano dell'Accessibilità Urbana per poi ripetere il "modello" in altri quartieri.



ELENCO DELLE STRADE E DELLE PIAZZE INTERESSATE AL PIANO DELL'ACCESSIBILITA' URBANA

NOME VIA	COD_VIA	LUNGHEZZA
VIA QUATTORDICI	5143	177,072
PIAZZETTA PORTA CERVESE	8429	
CORTE DEL VOLONTARIATO	8627	26,688
PIAZZA DEL POPOLO	5055	146,827
VIA MURA BARRIERA PONENTE	5124	387,908
VIA RIGHI	5147	55,112
VIA CESARE BECCARIA	5019	78,451
GALLERIA ISEI	5091	54,034
VIA MONTALTI	5118	230,235
CORTE PIERO DELLA FRANCESCA	5199	65,397
PIAZZA GIOVANNI PAOLO SECONDO	8645	30,618
PIAZZA GIOVANNI AMENDOLA	5010	111,367
VIA VESCOVADO	5180	64,874
PIAZZA MAURIZIO BUFALINI	5024	93,521



VIA CARBONARI	5030	79,36
FITTIZIA VIA DELLE STELLE	4997	0,091
PIAZZETTA DOMENICO BAZZOCCHI	8798	85,564
VIA ROVERELLA	5150	164,083
VIA GIUSEPPE VERZAGLIA	5179	73,927
PIAZZA EDOARDO FABBRI	5074	78,331
VIA ISEI	5093	245,753
VIA CARLO ARMELLINI	5014	
CORSO UBALDO COMANDINI	5043	318,238
PIAZZA ALBIZZI	5005	25,598
CORSO GIUSEPPE GARIBALDI	5083	361,834
VIA MURA GIARDINO PUBBLICO	5126	345,124
VIA STRINATI	5168	177,92
VIA BOCCAQUATTRO	5021	92,709
VIA DANDINI	5049	153,421
VICOLO MORSIANI	5121	50,151
VIA CANONICO LUGARESÌ	5027	63,463
PIAZZA MARIO GUIDAZZI	5090	76,479
VIA MURA BARRIERA LEVANTE	5123	151,264
CORSO GIUSEPPE MAZZINI	5113	177,737
VIA ZEFFIRINO RE	5182	120,334
GALLERIA URTOLLER	5175	60,433
PIAZZA ALMERICI	5009	110,49
VIA CHIARAMONTI	5040	399,845
PIAZZA ISEI	5092	56,681
GALLERIA OIR	5131	105,95
VIA PAIUNCOLO	5135	85,921
FORO ANNONARIO	5012	143,48
VIA SCEVOLA RICEPUTI	5146	92,661
VIA NOVELLO MALATESTA	5103	397,046
VICOLO DELLA PORTACCIA	5063	75,605
VIA LUIGI SOSTEGNI	5165	129,888
PIAZZETTA SALADINI	5187	55,419
VIA UBERTI	5174	389,639
VIA PIER MARIA CAPORALI	5028	242,535
VICOLO CARBONARI	5031	84,821
PIAZZETTA MARIETTA ALBONI	8559	
VIA MURA EUGENIO VALZANIA	5130	398,212
VIA ZELIDE FATTIBONI	5076	176,666
VIA MANFREDI	5105	102,677
VIA CESARE MONTANARI	5119	138,337
VIA ALBIZZI	5006	46,549
VIA ANNIBALE ALBERTINI	5004	155,714
VIA GIOVANNI VENTITREESIMO	5087	82,174
VIA FRA' MICHELINO	5081	158,604
VIA PASOLINI	5136	110,143
GALLERIA LUIGI EINAUDI	5069	53,942



PIAZZA AGUSELLI	5003	139,782
VICOLO GIOVANNI DEL VIRGILIO	5196	29,729
VIA MARTIRI D'UNGHERIA	5110	74,461
PIAZZA DELLA LIBERTA'	5062	248,901
CORSO GASTONE SOZZI	5166	230,752
VIA MURA PORTA FIUME	5127	580,581
VIA ALDINI	5007	202,023
VIA PIO BATTISTINI	5018	88,475
VIA ANTIOCO TIBERTI	5172	127,459
VIA BRASCHI	5023	246,245
VIA DEL CAMERONE	5336	31,594
VIA CIA DEGLI ORDELAFFI	5041	130,915
VIA SAN MARTINO	5157	140,274
GALLERIA ALMERICI	5008	99,602
LARGO PIO SESTO	8934	43,621
VIA MARCHESI ROMAGNOLI	5108	73,475
VICOLO MADONNA DEL PARTO	5099	47,503
PIAZZETTA PORTA TROVA	5193	
VIA AURELIO SAFFI	5160	39,148
SALITA MATTEO NUTI	5191	71,336
VIA NICOLO' MASINI	5112	106,74
VIA MURA PORTA SANTA MARIA	5128	171,577
VICOLO STALLE	8560	110,199
VIA MURA SANT'AGOSTINO	5129	170,114
VIA DEL TUNNEL	5058	452,488
PIAZZETTA DON GIOVANNI RAVAGLIA	5067	15,365
VIA MILANI	5116	94,92
VIA FRATELLI ROSSELLI	5073	
VICOLO CAPPUCCINE	5029	61,855
VIA MURA FEDERICO COMANDINI	5125	411,205
VIA PESCHERIA	5137	193,451
VICOLO TAVERNELLE	5171	50,114
PIAZZETTA CESENATI DEL 1377	5188	29,509
CORTE DANDINI	5048	104,493
PIAZZA PIETRO ZANGHERI	5192	41,245
VICOLO CESUOLA	5039	110,392
VIA SERRAGLIO	5164	161,94
VIA VERDONI	5178	95,45
VIA FELICE CAVALLOTTI	5321	265,26
PIAZZA SAN DOMENICO	5194	60,312
VIALE JACOPO MAZZONI	5114	344,566
VIA SACCHI	5159	192,065
VIA NOVE FEBBRAIO	5095	
VIA CESARE BATTISTI	5017	88,42
VIA FANTAGUZZI	5075	92,975
VIA GARAMPA	5353	3,845
VIA GARAMPA	5353	267,423



Il totale dei percorsi rilevati corrisponde a poco più di 14 km rilevati generalmente su entrambi i lati del percorso.

MODALITÀ DI LAVORO

Durante la fase di progettazione del piano l'attenzione si è concentrata in primis verso l'informatica quale modalità più idonea per la catalogazione e la gestione dei dati in forma dinamica. Almeno due sono gli strumenti informatici che abbiamo avuto occasione di sperimentare (come in altre realtà) nella fase di rilievo un applicativo del data base File Maker Pro e l'applicativo Qgis per poter dialogare con il Sistema Informativo Territoriale in uso presso l'Amministrazione Comunale.

La realizzazione del Piano si è svolta attraverso una ordinata e progressiva successione di fasi operative. Questo modus operandi ha costituito la sperimentazione essenziale di una metodologia da applicarsi successivamente in altre aree urbane della città. La modalità è la seguente:

-) Progettazione del programma informatico dedicato;
- A) Indagine conoscitiva della realtà territoriale;
- B) Analisi dei percorsi pedonali, evidenziando le situazioni di disagio e le criticità;
- C) Proposte, in loco, orientate all'eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale;
- D) Elaborazione dei dati in formato grafico e descrittivo;
- E) Verifica e simulazione teorica del grado di accessibilità conseguibile in relazione agli stralci ipotizzati;
- F) Stesura della relazione finale per l'approvazione del P.E.B.A.;
- G) Formazione dei tecnici preposti all'uso e all'aggiornamento del software che gestisce il P.E.B.A.



A1) INDAGINE CONOSCITIVA DELLA REALTÀ TERRITORIALE

PARTECIPAZIONE

In tutte le fasi di analisi, rilevazione e programmazione del PEBA, la partecipazione è stata utilizzata come strumento di indagine, concertazione e promozione della cultura dell'accessibilità in riferimento alla Convenzione ONU sul diritto alle Persone con disabilità adottata il 13.12.2006 e ratificata dall'Italia con la legge 3 marzo 2009 n.18.

Pertanto, all'inizio dell'attività, abbiamo ritenuto che fosse fondamentale conoscere i bisogni, gli stili le abitudini e i desiderata delle persone più fragili, perché è su queste che è rivolta la nostra attenzione, consci che nel campo dell'accessibilità e del benessere ambientale, questi utenti rappresentano la punta dell'iceberg di un disagio ben più diffuso.

D'altronde, è importante comprendere che nel variegato mondo della disabilità esistono molteplici differenze e la diversità diventa una risorsa per tutti. Quindi, il confronto accresce in ognuno la conoscenza dell'altro e l'estensore del Piano dell'Accessibilità altro non è che il mediatore.

Infine notiamo che i costi sociali, economici, ambientali e istituzionali dei processi decisionali classici sono maggiori, complessivamente, rispetto a quelli dei processi decisionali inclusivi o partecipati.

Quindi la partecipazione diventa la "condicio sine qua non" per affrontare nel modo corretto un Piano dell'Accessibilità Urbana.

"Niente su di noi senza di noi" è lo slogan che le associazioni appartenenti al mondo delle disabilità hanno adottato dopo la Conferenza Europea di Madrid del 2006. In ragione di ciò è diventato importante organizzare alcuni incontri con le associazioni e con l'aiuto dell'Amministrazione (Assessorato alle Politiche Sociali e Assessorato alla Cultura e Inclusione) ne sono stati previsti almeno 3 incontri:

1. uno di presentazione del progetto con ascolto dei bisogni presso la Sala Consigliare,
2. un secondo incontro on-line durante i lavori previsti nell'Azione 2b)
3. un terzo incontro durante l'Azione 5)
4. altri incontri on-line sono avvenuti con gli estensori del PUMS.

Nel lasso di tempo che intercorre fra il primo e il secondo incontro è stato somministrato un questionario e attivato un momento di formazione/condivisione sul tema del PEBA con gli stakeholders coinvolti:

(https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdNIGXAUne_fMoiJrH1fq963p0UYrNthEQTnKwHDr5cbNZMyA/viewform). Il link al questionario è stato inserito sulle pagine istituzionali del Comune e materialmente collocate, per la elaborazione dei dati, sulla piattaforma Google. I dati raccolti e la conseguente lettura dei bisogni è stata condivisa prima della pubblicazione in rete. Contemporaneamente alla condivisione dei bisogni e all'attività di rilievo, sono state fornite alcune brevi consulenze su progetti in corso sul territorio da parte dell'Ufficio Tecnico.



Il questionario è stato sottoposto originariamente ad una prima validazione da parte delle associazioni direttamente interessate e successivamente pubblicato su piattaforma Google© attraverso le applicazioni specifiche. Dalla piattaforma Google è stato creato un link con la Home page del Comune.



PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ URBANA NEL CENTRO STORICO DELLA CITTÀ DI CESENA

QUESTIONARIO PER LA LETTURA DEI BISOGNI

Il presente questionario, compilato in forma anonima, è la base conoscitiva di partenza per predisporre un piano/programma di iniziative per garantire la massima accessibilità agli spazi ed ai luoghi della Città di Cesena (Piano dell'accessibilità Urbana)*. Per questo motivo è indispensabile la partecipazione di quanti, a diverso titolo (persone con disabilità motorie, anziani, bambini, ipovedenti e non vedenti, persone sorde, caregivers familiari, ecc.), ritengono di poter dare un contributo all'iniziativa intrapresa dall'Amministrazione Comunale. Grazie!

(Tempo stimato per la compilazione 15 minuti)

A) MI PRESENTO



Avanti  Pagina 1 di 15



A02) Età:

La domanda ha lo scopo di comprendere la fascia di età dell'interessato



- ☐ A02.1) fino a 20 anni
- ☐ A02.2) 21-35 anni
- ☐ A02.3) 36-45 anni
- ☐ A02.4) 46-60 anni
- ☐ A02.5) 61-80 anni
- ☐ A02.6) oltre 80 anni

Indietro

Avanti

Pagina 2 di 15



A03) Sono un cittadino/a con:

E' importante capire, oltre la fascia di età, quale rapporto esiste fra stato di salute e ambiente frequentato.



- ☐ A03.1) disabilità permanente
 - ☐ A03.1.1) psicomotoria/motoria
 - ☐ A03.1.2) sensoriale
 - ☐ A03.1.3) psichica e intellettuale
- ☐ A03.2) disabilità temporanea (arto ingessato, con stampella)
- ☐ A03.3) limitazione (con passeggino, con attrezzatura di lavoro, ecc.)
- ☐ A03.4) familiare/parente/amico/che assiste una persona con disabilità (caregiver)
- ☐ A03.5) non ho particolari limitazioni

Indietro

Avanti

Pagina 3 di 15



A04) Abitualmente utilizzo:

Comprendere se la persona, in funzione dell'età o dello stato di salute, utilizza dei facilitatori per la mobilità. (Indicare più opzioni)



- ☐ A04.1) una carrozzina manuale
- ☐ A04.2) una carrozzina a spinta
- ☐ A04.3) una carrozzina elettronica
- ☐ A04.4) un triciclo
- ☐ A04.5) una bicicletta
- ☐ A04.6) una moto/scooter
- ☐ A04.7) un girello
- ☐ A04.8) un tripode
- ☐ A04.9) un bastone da passeggio
- ☐ A04.10) un bastone bianco
- ☐ A04.11) un cane addestrato
- ☐ A04.12) mi avvalgo di un accompagnatore
- ☐ A04.13) un mezzo pubblico
- ☐ A04.14) un taxi
- ☐ A04.15) un servizio dell'associazione o coop.sociale
- ☐ A04.16) mi muovo senza ausili o facilitatori
- ☐ Altro: _____



A05) Risiedo:

La domanda serve a comprendere l'origine degli spostamenti.



- ☐ A05.1) nel centro storico
- ☐ A05.2) fuori dal centro storico (area urbana)
- ☐ A05.3) in periferia
- ☐ A05.4) in altra città/paese

Indietro

Avanti

Pagina 5 di 15



B) Gli spostamenti

Si richiede una opinione generica sulla percezione dell'intero percorso, per ragioni di studio, lavoro, tempo libero, commissioni amministrative. (Sono ammesse più motivazioni)



B01) Abitualmente mi reco in centro per ragioni di:

- ☐ B01.1) Lavoro
- ☐ B01.2) Studio
- ☐ B01.3) Commissioni amministrative
- ☐ B01.4) Acquisti
- ☐ B01.5) Tempo libero

Indietro

Avanti

Pagina 6 di 15



B02) Quali sono i motivi della scelta dei mezzi con cui ti rechi più frequentemente in centro (massimo 3 risposte)

Vogliamo comprendere la ragione per cui si sceglie un veicolo per gli spostamenti in centro storico.



- ☐ B02.1) Economicità
- ☐ B02.2) Difficoltà di parcheggio
- ☐ B02.3) Sicurezza
- ☐ B02.4) Alternativa meno stressante
- ☐ B02.5) Salute
- ☐ B02.6) Durata del viaggio
- ☐ B02.7) Comfort
- ☐ B02.8) Accompagnamento di persone
- ☐ B02.9) Autonomia di movimento
- ☐ B02.10) Non ho alternativa
- ☐ B02.11) Assenza di mezzi pubblici
- ☐ B02.12) Coincidenze non buone
- ☐ B02.13) Corse poco regolari
- ☐ B02.14) Fermate troppo distanti
- ☐ B02.15) Mancanza di un collegamento diretto



C) LA PERCEZIONE DELL'AMBIENTE

La domanda serve a capire la qualità dello spazio pedonale nel centro storico.



C01) Che valore attribuisce alla qualità della vita nel centro storico di Cesena?

Scegli ▼

C02) I percorsi protetti destinati ai pedoni sono (in termini quantitativi):

Scegli ▼

C03) La fruibilità dei percorsi pedonali è in generale:

Scegli ▼

Indietro

Avanti

Pagina 8 di 15



D) I DISAGI PIU' FREQUENTI CHE INCONTRA:

Il Piano dell'Accessibilità, oltre che individuare barriere visibili, vuole comprendere altre criticità riscontrabili nel trasporto pubblico, con il mezzo privato o più semplicemente come pedone, nell'uso di servizi, infrastrutture e arredo urbano a disposizione dei cittadini. (sono ammesse più risposte)



D01) nell'uso di un mezzo pubblico:

- ☐ D01.1) Gradini troppo alti per accedere al mezzo
- ☐ D01.2) Accostamento del mezzo, mediamente troppo distante dalla pensilina o dalla fermata
- ☐ D01.3) Fermate troppo distanti fra loro
- ☐ D01.4) Fermate con mancanza di protezione dalle intemperie
- ☐ D01.5) Ostacoli sui percorsi nel raggiungere le fermate
- ☐ D01.6) Assenza di sedute o appoggi fruibili dai passeggeri durante l'attesa
- ☐ D01.7) Assenza di informazioni sui tempi d'attesa e tabelle orarie
- ☐ D01.8) Mezzi pubblici troppo affollati
- ☐ D01.9) Guida insicura e troppo "brillante" dell'autista
- ☐ D01.10) Assenza di ausili per l'orientamento (comunicatori ottici e acustici)
- ☐ D01.11) Pedane per l'incarozzamento delle persone, non/mal funzionanti
- ☐ D01.12) Tabelle informative scarse o poco leggibili



D02) nell'uso del mezzo privato

- ☐ D02.1) assenza di parcheggi in prossimità dei luoghi che abitualmente frequento
- ☐ D02.2) assenza di parcheggi riservati in prossimità di edifici pubblici istituzionali
- ☐ D02.3) parcheggi sottodimensionati rispetto al mezzo che utilizzo abitualmente
- ☐ D02.4) difficoltà nella gestione amministrativa dei permessi di accesso
- ☐ D02.5) difficoltà nel trovare posti liberi perché generalmente occupati in modo improprio



D03) nel muoversi autonomamente come pedone:

- ☐ D03.1) assenza di attraversamenti pedonali a raso
- ☐ D03.2) assenza di attraversamenti pedonali rialzati.
- ☐ D03.3) assenza di corrimano ai lati delle scale
- ☐ D03.4) assenza di percorsi protetti dai veicoli in sosta o in circolazione
- ☐ D03.5) assenza di spazi attrezzati per sosta di cicli e motocicli
- ☐ D03.6) assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale.
- ☐ D03.7) assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida sui percorsi
- ☐ D03.8) assenza di semafori dotati di segnalatori acustici per non vedenti
- ☐ D03.9) assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi (fermata del mezzo pubblico, ecc.)
- ☐ D03.10) assenza di strisce zebra in alcuni snodi della viabilità
- ☐ D03.11) assenza di panchine per la seduta e il riposo
- ☐ D03.12) presenza di marciapiedi stretti
- ☐ D03.13) presenza di salti di quota non raccordati
- ☐ D03.14) presenza di attraversamenti pericolosi
- ☐ D03.15) presenza di buche, deformazioni della pavimentazione esistente
- ☐ D03.16) presenza di percorsi sottodimensionati
- ☐ D03.17) presenza di percorsi con pendenza trasversale eccessiva
- ☐ D03.18) presenza di presenza di scivoli con pendenza eccessiva
- ☐ D03.19) presenza di Caditoie, pozzetti e griglie inadeguate
- ☐ D03.20) presenza di raccordi fra marciapiedi e passi carrai con pendenze eccessive
- ☐ D03.21) inadeguatezza dei tempi di attraversamento gestiti da impianti semaforici
- ☐ D03.22) Ostacoli costituiti da arredi mobili
- ☐ D03.23) Ostacoli costituiti da arredo per la ristorazione
- ☐ D03.24) Ostacoli costituiti da pali a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus
- ☐ D03.25) Ostacoli costituiti da cassonetti della spazzatura o cestini getta rifiuti
- ☐ D03.26) Ostacoli costituiti da cordoli e/o griglie di drenaggio per alberature
- ☐ D03.27) Ostacoli costituiti da sporgenze di rami o elementi arborei/arbustivi
- ☐ D03.28) Ostacoli costituiti da fioriere, paletti o archetti parapetonali



E) LA DESTINAZIONE

E01) Quali luoghi del centro storico frequenta maggiormente:



E01.1) Luogo (spazio all'aperto: strada, piazza, area verde, ecc.): indicare quale e dove:

La tua risposta

E01.2) Edificio pubblico: indicare quali (massimo 2 per questionario)

La tua risposta

Indietro

Avanti

Pagina 10 di 15



F) CONSIDERAZIONI FINALI

Tre cose su cui lei vorrebbe si concentrasse l'attenzione.



F01) Quali sono le vie, i percorsi, le piazze o le aree verdi dove le piace passeggiare?

La tua risposta

F02) Quali sono i percorsi e gli attraversamenti stradali che lei ritiene più pericolosi nel centro storico?

La tua risposta

F03) Quali sono i percorsi e gli attraversamenti stradali che lei ritiene più inaccessibili nel centro storico?

La tua risposta

Indietro

Avanti

Pagina 11 di 15



PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ URBANA NEL CENTRO STORICO DELLA CITTÀ DI CESENA

Segnalazioni personali

(Si richiede una descrizione sintetica)

altro non previsto dalle domande:

La tua risposta

Indietro

Avanti

Pagina 12 di 15

G) Questionario compilato da:

La domanda serve a comprendere l'esecutore materiale del questionario.

- ☐ G01) Persona direttamente interessata
- ☐ G02) Familiare
- ☐ G03) Amico/assistente

Indietro

Avanti

Pagina 13 di 15



Gentilissimo/a, la ringraziamo per la cortese collaborazione



Consenso Privacy Accetta che, ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo n. 196/03, i dati personali da Lei forniti potranno essere oggetto di trattamento nel rispetto della richiamata normativa e degli obblighi di riservatezza cui è ispirata la nostra attività.

- ☐ Accetto
- ☐ Non accetto

Indietro

Avanti

Pagina 14 di 15



PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ URBANA NEL CENTRO STORICO DELLA CITTÀ DI CESENA

* Note legislative:

Nella normativa il primo riferimento ai Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche – PEBA - si trova nella Legge Nazionale n.41/1986 che, all'art. 32 comma 21, recita: "Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 27 aprile 1978, n. 384, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge". Successivamente, a integrazione della succitata norma, la Legge Nazionale n. 104/1992, stabilisce, al comma 9 dell'articolo 24 ("Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche") che: "I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n.41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili (...)".

Indietro

Invia

Pagina 15 di 15

Le domande previste sono state 19, distribuite su 15 sezioni a loro volta raccolte in 6 ambiti di interesse.

Il questionario è tuttora presente e compilabile sul sito ma la lettura dei dati è relativa a 66 risposte dopo oltre 6 mesi di permanenza sul sito istituzionale.

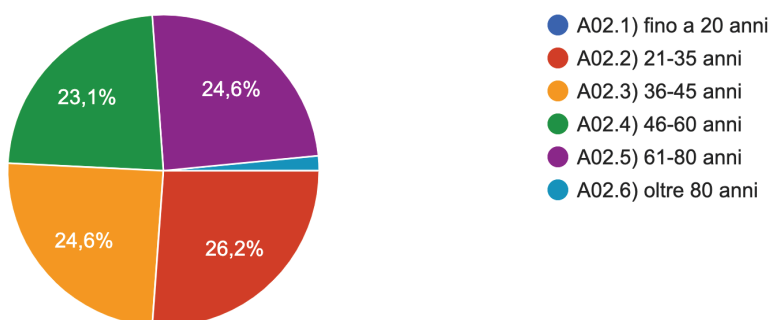
A chiusura del progetto e ai fini della definizione dei bisogni manifestati dai cittadini, si è proceduto con l'analisi dei dati.



I RISULTATI DEL QUESTIONARIO SOTTOPOSTO ALLA POPOLAZIONE E ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA sono i seguenti:

A02) Età

65 risposte



Le persone che hanno risposto si suddividono equamente nelle fasce di età che vanno dai 20 a 80 anni.

A03) Sono un cittadino/a con:

65 risposte



La maggior parte delle persone intervistate manifesta una fragilità di tipo psichico (50,8%), a questi si vanno ad aggiungere quasi un 28% di cittadini che hanno problemi di mobilità e orientamento, ovvero: difficoltà nel camminare, nello scendere o salire in auto o utilizzare mezzi pubblici. In particolare, per coloro che hanno difficoltà nel camminare: claudicanti, con problemi di equilibrio, i problemi che possono incontrare sono sostanzialmente due, le distanze che rappresentano una vera barriera spaziale e non architettonica nonché le condizioni dei percorsi, generalmente sconnessi e quindi pieni di inciampi.



Questo mondo ancora poco conosciuto e molto stereotipato in realtà non è un mondo a parte ma una parte del mondo che ogni progettista o amministratore dovrebbe conoscere.

Le persone fragili:

Le disabilità motorie: queste disabilità comportano un maggior affaticamento e una riduzione della capacità di movimento.

In alcuni casi si possono aggiungere difficoltà a usare gli arti superiori e/o disturbi alla vista, all'udito e difficoltà a esprimersi verbalmente. In generale le persone con tali disabilità apprezzano chi si adegua alla loro andatura, chi li protegge dalla folla, li aiuta a salire le scale, a portare oggetti, salire sui mezzi pubblici.

Presentano difficoltà nel camminare e nel compiere alcuni movimenti, generalmente utilizzano ausili come il bastone, le stampelle, gli elettroscoter, per brevi periodi o in modo permanente. Alcune possono avere una ridotta forza nelle braccia e nelle mani, difficoltà di coordinazione dei movimenti o una riduzione della sensibilità tattile, quindi una ridotta autonomia nello stazionare in posizione eretta o nel deambulare.

Persone con sedia a ruote (carrozzina a ruote ad autospinta o a batteria) e persone su sedia a ruote con accompagnatore: queste persone possono avere diversi livelli di autonomia e di conseguenza esigenze molto differenziate.

La progettazione degli ambienti aperti e dell'arredo urbano, ancora oggi, non tiene conto delle esigenze di agevole circolazione di una sedia a ruote. Essere consapevoli di questo problema, aiuta ad affrontarlo positivamente.

Le principali difficoltà sono:

- il superamento degli ostacoli dovuti a differenze di quota,
- ostacoli che limitano la larghezza dei percorsi,
- la condizione della pavimentazione
- ostacoli sporgenti o di forma spigolosa,
- la mancanza di punti di appoggio,
- le pendenze eccessive,
- l'accesso al trasporto pubblico e il raccordo con la rete pedonale.

Le persone non vedenti e ipovedenti sono persone che hanno una capacità visiva residua assai ridotta. Soltanto una piccola percentuale di coloro che hanno limitazioni visive è del tutto non vedente. Negli altri casi il modo di percepire lo spazio, seppure limitato, può variare da individuo a individuo. Tuttavia, queste persone, non possono utilizzare le informazioni visive significative rappresentate dai cartelli stradali, targhe davanti a edifici o percepire ostacoli di varia natura. Per tutti questi motivi le persone non vedenti sviluppano maggiormente gli altri sensi fino ad acquisire un'eccellente sensibilità tattile o una particolare percezione dei rumori. Spesso i soggetti con disabilità visiva possono raggiungere un grado di autonomia impensabile, utilizzando il bastone corto o lungo o il cane guida o vere e proprie tecnologie; inoltre è possibile facilitare il non vedente alla conoscenza dell'ambiente circostante attraverso riferimenti acustici (battendo il bastone su materiali diversi), tattili (diversificazione della texture di superficie) e ottici per gli ipovedenti i quali possono distinguere le luci, le ombre e i contorni degli oggetti.

Le principali difficoltà sono:



- Ostacoli nel percorso pedonale, soprattutto all'altezza della testa, sporgenze.
- Orientamento negli spazi aperti, assenza di segnali acustici,
- Assenza di contrasti cromatici che facilitano il riconoscimento degli ambienti e delle funzioni,
- Accesso all'informazione.
- Orientamento in ambienti non sufficientemente strutturati e localizzazione dei punti importanti.
- Presenza di ostacoli bassi o di piccole dimensioni nel percorso pedonale.
- Presenza di dislivelli o scale.
- Riconoscimento dei punti di pericolo.
- Ambienti troppo poco illuminati e con scarsi contrasti delle superfici e dell'arredo
- Presenza di superfici riflettenti o costruite con materiale trasparente.
- Segnaletica in posizione non logica, a distanza eccessiva o senza possibilità di avvicinamento,
- Per alcune situazioni l'assenza di segnaletica tattilo-plantare.

Per le persone sorde i livelli di sordità possono essere molto diversi. In passato si parlava di «sordomuti», oggi, grazie alla tecnologia e alla rieducazione terapeutica, le persone sorde comprendono la comunicazione attraverso la lettura labiale, la sottotitolazione e il linguaggio dei segni. Le persone che invece sono solo deboli di udito possono far uso di apparecchi acustici e sono sempre in grado di parlare. Questa forma di disabilità non è facilmente riconoscibile, a meno che non sia la persona stessa a manifestarla, sicuramente tutto ciò che riguarda la lettura alfanumerica che labiale deve essere facilitato da alcune condizioni ambientali, per esempio, eliminando le superfici riflettenti o traslucide o abbaglianti che si possono frapporre fra le persone. Tutto ciò che è sonoro deve avere un supporto visivo.

Le persone con problemi di carattere psichico, rappresentano quella "categoria" di persone che solo recentemente trova attenzione da parte della collettività; di fatto la scuola sempre più ha fra i propri iscritti alunni e alunne con disagio mentale, deficit cognitivo, ecc.

Le manifestazioni conseguenti a questo tipo di disagio legato a patologie psichiche o cerebropatie organiche cui si possono associare anche altri tipi di disabilità sono molto diversificate. Si passa da casi lievi e impercettibili a situazioni in cui sono richiesti assistenza e sostegno alla persona.

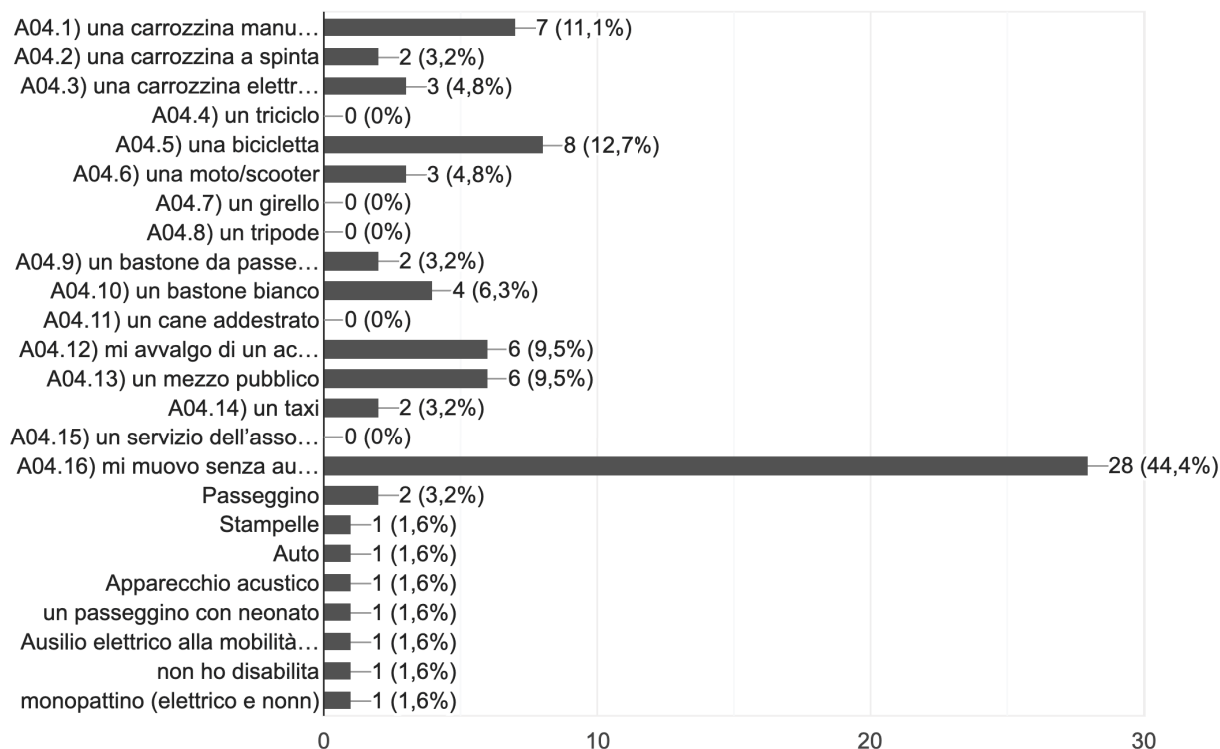
Generalmente hanno difficoltà di comunicazione, sia di comprensione del linguaggio che di espressione. A seconda delle cause che ne sono all'origine, a tali manifestazioni possono associarsi problemi di orientamento, limitazioni motorie, stati di affaticamento, rallentamento delle reazioni agli stimoli o necessità di isolarsi in luoghi tranquilli (vedi le persone autistiche).

In genere queste persone hanno bisogno di tempi più lunghi per compiere le ordinarie operazioni e necessaria tranquillità, dove il livello di concentrazione è limitato nel tempo.



A04) Abitualmente nel muovermi utilizzo:

63 risposte



Circa la metà delle persone intervistate si muove senza particolari mezzi o ausili. Il 12% utilizza la bicicletta e l'11% la carrozzina. Il 10% circa delle persone utilizza il mezzo pubblico per spostarsi, mentre un altro 10% non si muove in autonomia ma con un accompagnatore.

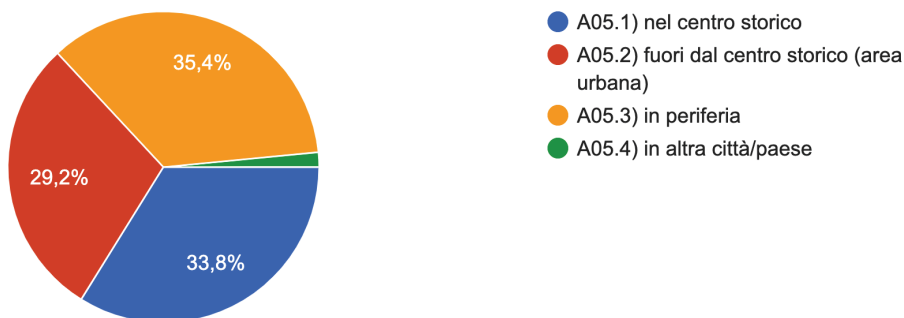
In misura molto minore, i cittadini intervistati utilizzano l'automobile.

Se per le persone con disabilità residenti nel centro storico, esistono diverse aree riservate e date in concessione a coloro che ne hanno fatto richiesta, leggermente più carenti sono le aree pubbliche riservate al medesimo scopo, ovvero all'interno dei minimi previsti dalla normativa e dallo stesso Codice della Strada.



A05) Risiedo:

65 risposte



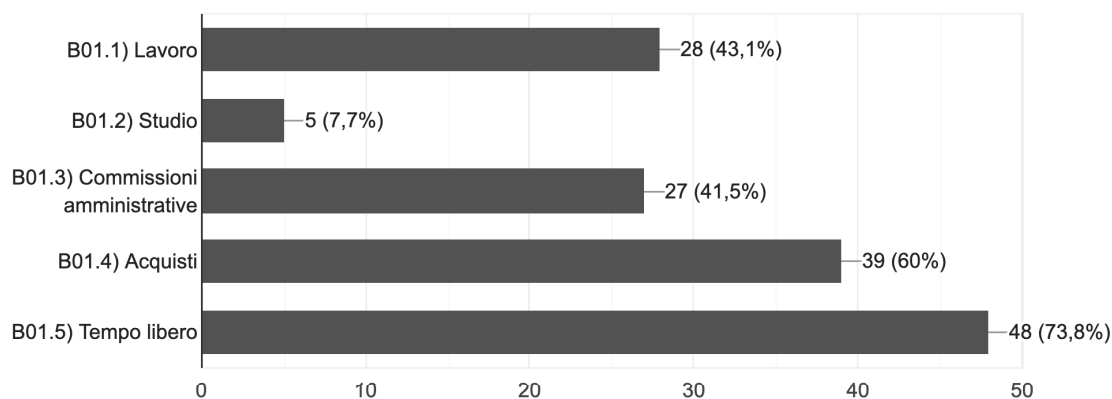
A conferma di quanto descritto nel grafico precedente e dalla distribuzione delle persone che hanno compilato il questionario, il 33,8% vive nel centro storico e il 29,2% nell'immediata periferia urbana (fuori le mura) e si reca in centro abitualmente con una modalità alternativa all'auto. Se un cittadino su 3, fra quelli intervistati, vive in centro, questo va a suffragare la nostra percezione personale che i parcheggi pubblici dentro le mura sono in parte occupati dai veicoli dei residenti per buona parte della giornata; di fatto al punto 2.2) oltre il 43,3% degli intervistati dichiara di avere difficoltà di parcheggio.

Detto ciò, è bene ricordare che tutta la città di Cesena è ottimamente servita dal servizio di trasporto pubblico, pensato appositamente per collegare la periferia con il centro storico e i servizi in esso contenuti.

B) Gli spostamenti

B01) Abituamente mi reco in centro per ragioni di:

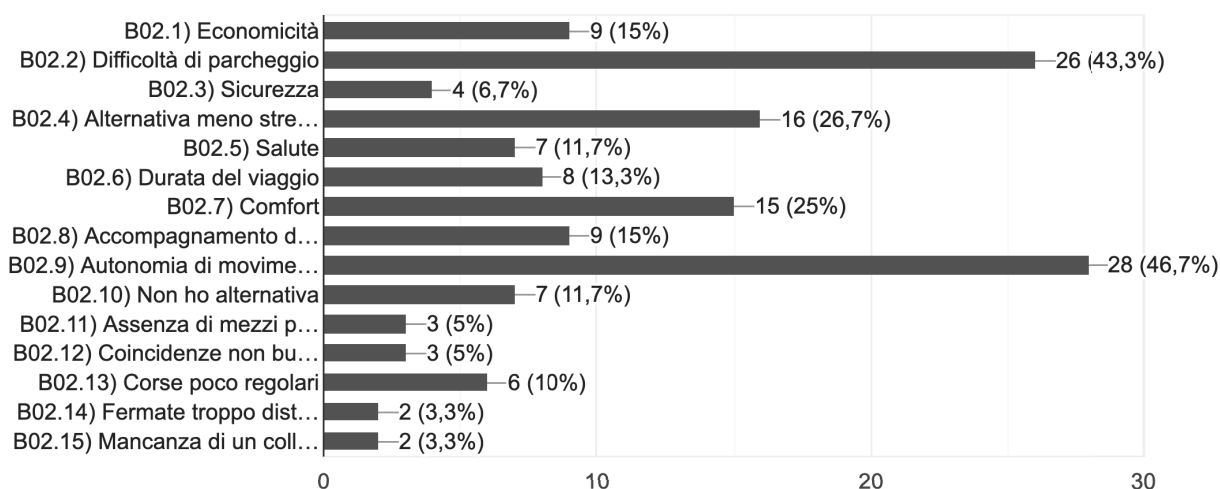
65 risposte





La maggior parte dei cittadini si sposta verso il centro storico principalmente nel tempo libero, e per fare acquisti, seguono poco distanti le motivazioni relative a commissioni amministrative e lavoro. Non è un caso se, fra le domande successive emerge una particolare attenzione dei cittadini nel frequentare alcuni assi commerciali classici del centro.

60 risposte



La maggior parte delle persone che si muovono in auto perché il mezzo garantisce maggior autonomia ma quasi tutti si lamentano perché non trovano parcheggio. Questa evidenziazione ci fa comprendere che il centro ha necessità di vedere intensificate le iniziative verso la promozione di un trasporto. Occorre anche un arredo urbano attento ai bisogni dei ciclisti: rastrelliere più diffuse, parcheggi per biciclette riparati dalle intemperie, ecc. Le biciclette lasciate libere sui marciapiedi rappresentano una seria difficoltà di movimento per le persone non vedenti e ipovedenti.

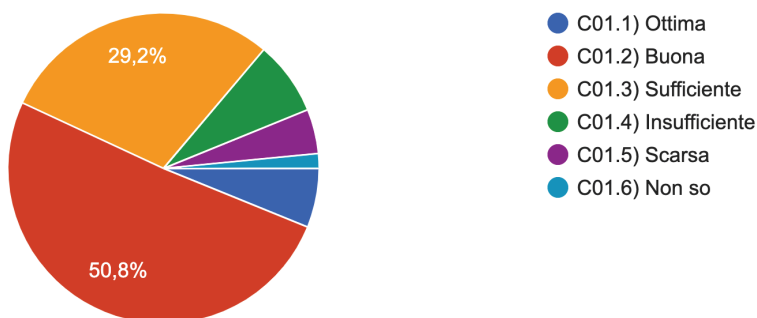
Solo un 5% lamenta l'assenza di mezzi pubblici ma, probabilmente sono gli stessi che lamentano coincidenze non buone e corse poco rispettose degli orari. Il 10% degli intervistati lamentano corse poco regolari dei mezzi pubblici.



C01) La percezione dell'ambiente

C01) Che valore attribuisce alla qualità della vita nel centro storico di Cesena?

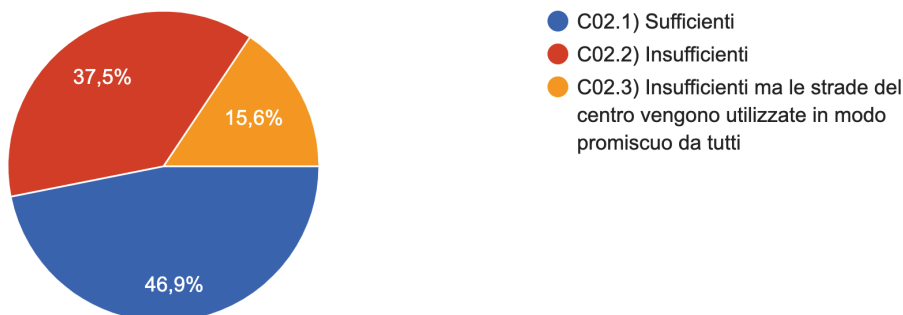
65 risposte



La metà delle persone intervistate dichiara che in centro storico si vive bene e un terzo degli intervistati ritiene la qualità della vita sufficiente. Il 6,2% degli intervistati dichiara che la qualità della vita è ottima. Pertanto, 86,2% ritiene alta la qualità della vita nel centro storico.

C02) I percorsi protetti destinati ai pedoni sono (in termini quantitativi):

64 risposte

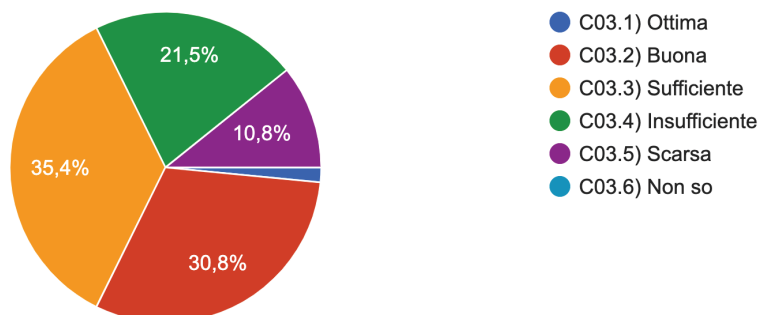


La maggioranza delle persone (46,9%) ritiene che i percorsi pedonali siano (in termini quantitativi) sufficienti e l'altra metà no!, ciò va ricollegato al fatto che parte del centro non è dotata di percorsi protetti e, purtroppo, l'uso promiscuo auto/pedone produce sconessioni alla pavimentazione impedendo a diversi cittadini una mobilità reale.



C03) La fruibilità dei percorsi pedonali è in generale:

65 risposte

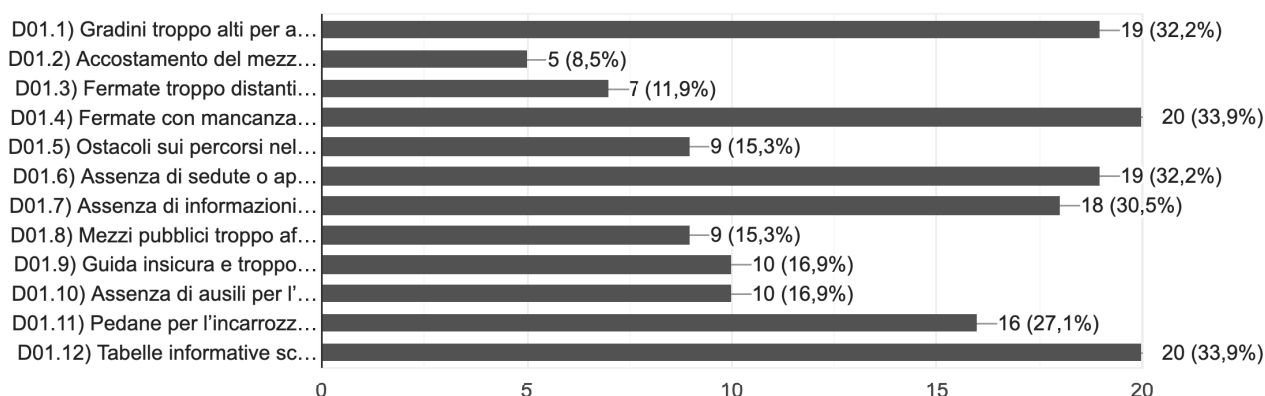


Un terzo dei cittadini “pedoni” ritiene che i percorsi siano abbastanza fruibili; ciò potrebbe apparire in contrasto con l’obiettivo del Piano dell’Accessibilità Urbana, ma il risultato è facilmente giustificabile se incrociamo i dati con la domanda a3) dove oltre la metà delle persone intervistate dichiara di non avere particolari difficoltà motorie.

D) I disagi più frequenti che incontri:

D01) nell’uso di un mezzo pubblico:

59 risposte



La percezione del disagio viene analizzata rispetto a tre fattori principali: il disagio nel trasporto pubblico, nell’uso del mezzo privato e muoversi autonomamente come privato.

Nel trasporto emerge prioritariamente la percezione della mancanza di qualità nel sistema infrastrutturale dedicato all’attesa dei mezzi, ovvero le fermate dell’autobus, presentano spesso



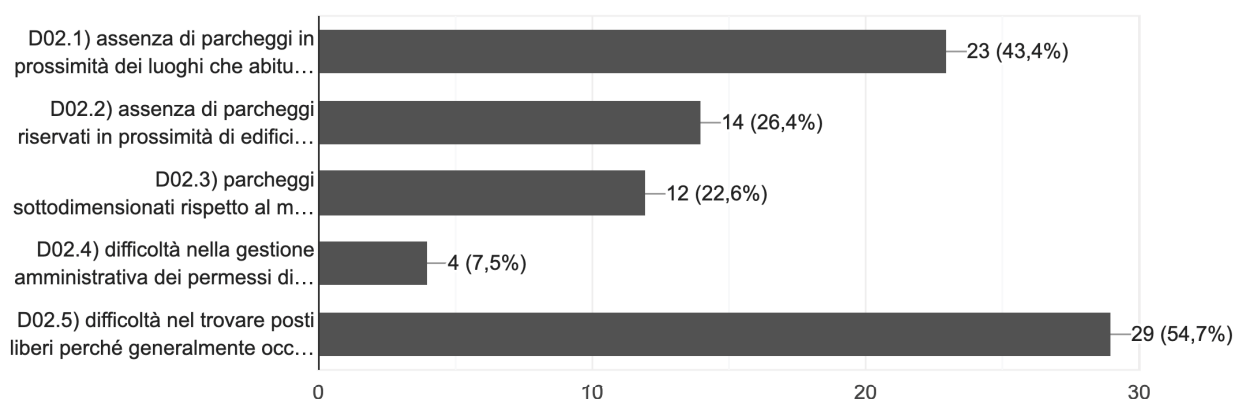
l'assenza di sedute per il riposo, l'assenza di protezione della fermata dalle intemperie e, non ultima, l'assenza di informazioni sui tempi alla fermata e altre informazioni aggiuntive. Purtroppo poche sono le condizioni ambientali che possono consentire di attrezzare le fermate con pensiline che garantiscono ombreggiamento o riparo in caso di condizioni atmosferiche avverse. Occorre pensare anche a dotazioni minime costituite per esempio da paline segnaletiche dotate di appoggio ischiatico. La proposta non trova sul mercato oggetti prodotti per lo scopo citato ma, una combinazione di due prodotti potrebbe risolvere in parte la criticità rilevata nel centro storico e in presenza di fermate "semplici".

Un'altra osservazione meritevole di attenzione al secondo posto con quasi il 32,25% di risposte, riguarda l'accesso al mezzo da parte di coloro che hanno difficoltà di movimento.

Sul versante dell'accessibilità, alcuni autobus sono accessibili e, alcuni di questi mezzi attrezzati, trovano difficoltà nel carico o nello sbarco delle persone a causa dell'inaccessibilità delle banchine dei mezzi che spesso e volentieri sono costituite da una semplice definizione grafica dell'area sulla pavimentazione stradale senza nessun rialzo idoneo a ridurre la differenza di quota.

D02) nell'uso del mezzo privato

53 risposte



Quasi la metà delle persone intervistate (43,4%) attraverso il questionario lamentano l'assenza di parcheggi in prossimità dei luoghi che abitualmente frequentano ma, se rapportiamo tale richiesta con la tipologia degli intervistati, vien da sé che, ancora una volta emerge una cultura (generalizzata) dell'auto comunque, ovunque si vada che, ovviamente, confligge con l'ambito territoriale oggetto dello studio e con il PUMS in via di definizione. Se ci limitiamo alla conoscenza dei bisogni delle persone con disabilità, oltre il 26% di essi lamenta una assenza di parcheggi ma oltre il (54%) lamenta la difficoltà di trovare libere le aree a loro riservate ad uso pubblico. Si tratta di un annoso problema: parcheggiare abusivamente in un posto riservato alle



persone con disabilità (senza il CUDE esposto) è un comportamento eticamente scorretto e vietato dal Codice della strada, anche se si tratta di una sosta di pochi minuti.

Chi non è provvisto di apposito contrassegno che certifica la disabilità e quindi il diritto al parcheggio rischia una multa pecuniaria fino a 335 €. e la decurtazione di 2 punti dalla patente di guida. L'importo della multa dipende dalla gravità della condotta ed è di minore entità se il parcheggio per disabili viene occupato da un motociclo. Le multe previste dal Codice della strada sono illeciti amministrativi, tuttavia vi sono delle ipotesi - decisamente più gravi - nelle quali può scattare il reato di violenza privata con le relative conseguenze penali.

Occorrerebbero campagne di sensibilizzazione verso un'educazione al rispetto delle persone ed in particolare verso quelle più fragili. Se ci fossero meno "furbetti" del parcheggio, probabilmente servirebbe solo qualche parcheggio riservato in più, possibilmente in prossimità di edifici pubblici di carattere istituzionale.

La quarta criticità evidenziata dai cittadini, riguarda il sottodimensionamento dell'area riservata. Di fatto, durante i sopralluoghi nel centro abbiamo riscontrato la presenza di diverse aree sottodimensionate e spesso non collegate con il percorso pedonale in quota. Si considera accessibile un parcheggio quando è complanare alle aree pedonali di servizio o ad esse collegato tramite rampe.

Purtroppo molti parcheggi riservati sono in linea con il marciapiede o la facciata di un edificio e prevedono un'area protetta posteriore al veicolo (previsto dallo stesso Codice della Strada) che di fatto non garantisce la sicurezza necessaria, visto che sia chi guida che le persone trasportate scendono sempre lateralmente, esponendosi al pericolo in caso di transito di altri veicoli.

Il problema non sussiste quando la tipologia di parcheggio è a spina di pesce o ortogonale al percorso pedonale; in questo caso la sicurezza viene garantita ma, sarebbe opportuno prevedere almeno due aree affiancate fra loro per ottimizzare gli spazi di sosta.

Per inciso, quando si progettano gli spazi riservati alla sosta dei veicoli non si tiene conto che, nel tempo, abbiamo avuto una evoluzione tipologica e tecnologica dei mezzi.

Attualmente le rampe di accesso, i sollevatori e gli elevatori sono sicuramente i dispositivi più importanti per i furgoni o i monovolumi adibiti al trasporto delle persone disabili.

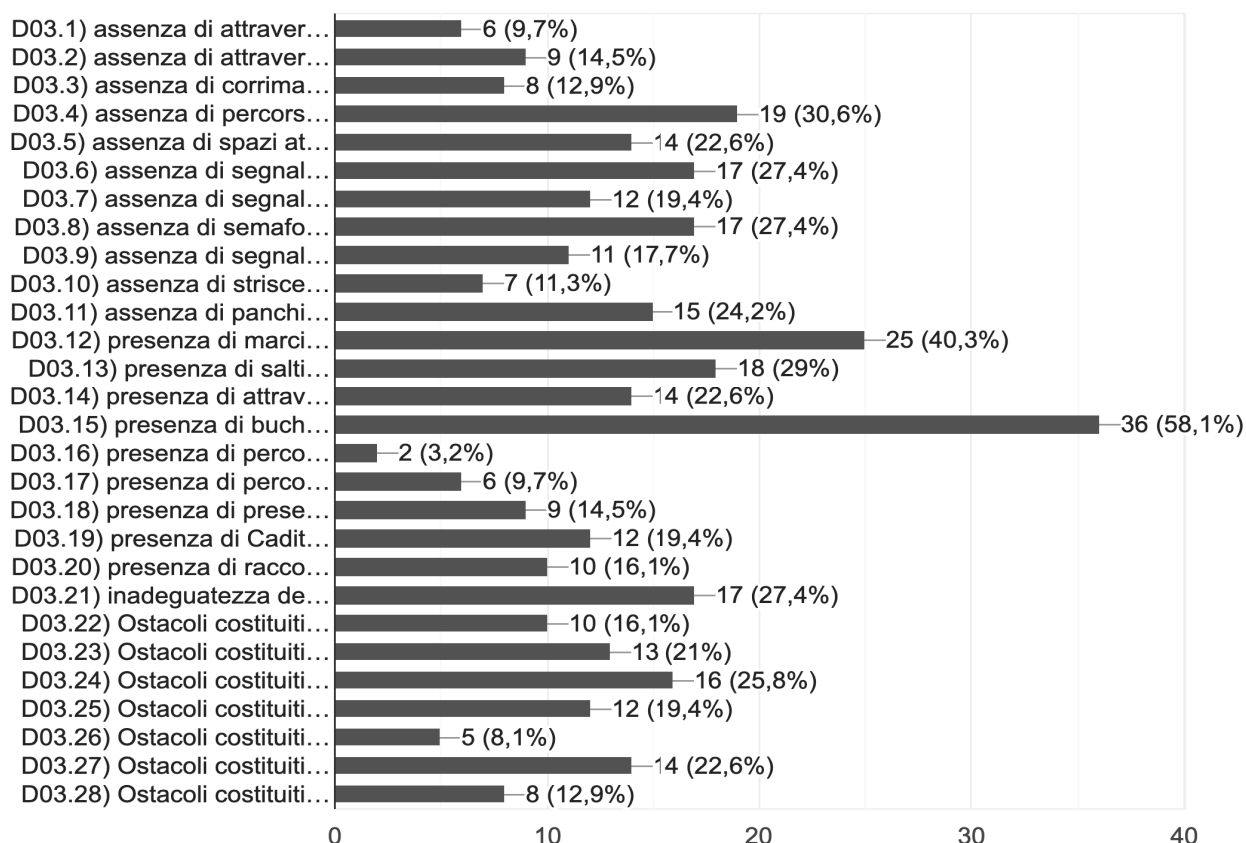
Le soluzioni possono essere le rampe di accesso posteriori (per il trasporto disabili individuale o collettivo) oppure sollevatori ed elevatori per l'accesso tramite portellone laterale che apre il fronte a soluzioni alternative per il trasporto dei disabili sfruttando nel miglior modo possibile le capacità dei vari furgoni o monovolumi.

Le rampe di accesso posteriori sono di ridotte dimensioni e di peso contenuto adatte per l'installazione su veicoli di piccole e medie dimensioni.



D03) nel muoversi autonomamente come pedone:

62 risposte



L'indagine si focalizza sulla mobilità pedonale che, con il 58,1%, afferisce il proprio disagio alla presenza di buche e deformazioni della pavimentazione. Nello stesso Piano dell'Accessibilità Urbana la prevalenza degli interventi riguarda le condizioni della pavimentazione. Il 40,3% degli intervistati evidenzia marciapiedi stretti, mentre il 30,6% lamenta l'assenza di percorsi protetti. Entrambi i casi non sono di facile soluzione per ragioni storiche di tutela o di percorsi carrabili al limite della loro larghezza. La soluzione possibile è quella di adottare percorsi pedonali evidenziati dalla sola segnaletica orizzontale limitando al minimo i marciapiedi rialzati; tale soluzione consente ai pedoni di bypassare gli ostacoli lungo il marciapiede a raso, si facilita gli attraversamenti pedonali e contemporaneamente condividere lo spazio con i veicoli che dovranno transitare a bassa velocità e con minor frequenza.

Al terzo e quarto posto le criticità evidenziate riguardano l'assenza di segnali tattili che consentono un miglior orientamento e maggiore sicurezza su gli attraversamenti.



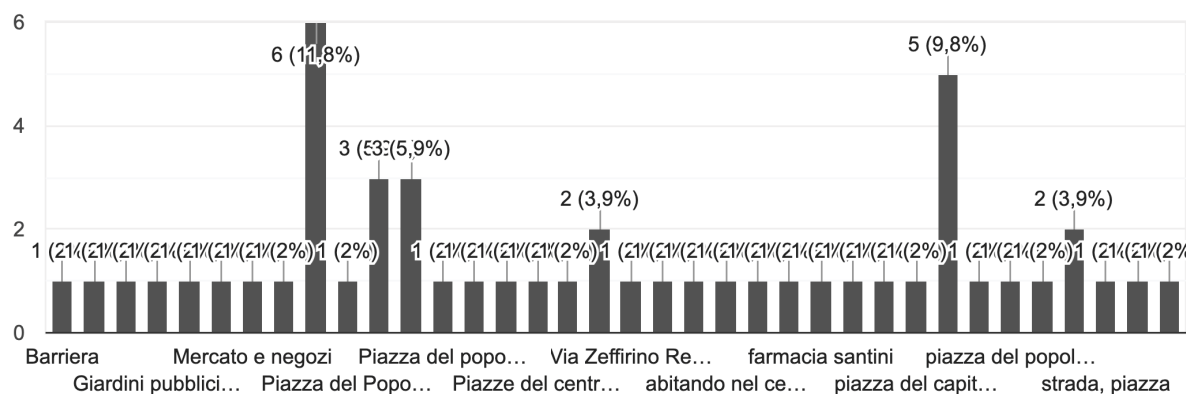
Il 24,2% delle persone lamenta l'assenza di sedute per la sosta. Il dato confrontato con l'età anagrafica ci fa comprendere che almeno un terzo degli intervistati sono ultrasessantenni e che una criticità, letta come assenza di benessere, riguarda la possibilità di sostare e/o riposarsi; si tratta della barriera spaziale, non visibile ma percepibile fisicamente e psicologicamente.

Il 22,6% delle persone lamenta l'assenza di spazi attrezzati per la sosta di cicli e motocicli; di fatto la maggioranza degli intervistati si reca nel centro storico con la bicicletta. Ciò che spesso si verifica sui territori è la presenza delle piste ciclabili ma una assenza di infrastrutture ad hoc, indebolendo in questo modo il sistema della mobilità lenta. Infine, ma non per ultimo, il 21% lamenta difficoltà di transito sui marciapiedi o portici in alcune fasce orarie coincidenti con i cosiddetti

E) La destinazione (si riporta semplicemente l'elenco sintetico dei dati ricevuti) Le indicazioni ricevute vanno ad influenzare la scheda di analisi, ovvero a modificare il punteggio (più è alto, più è importante e prioritario intervenire secondo quanto è indicato nelle schede prestazionali).

E01.1) Luogo (spazio all'aperto: strada, piazza, area verde, ecc.): indicare quale e dove:

51 risposte



Piazza del Popolo

Piazza del Popolo e Piazza della Libertà

Mercato e negozi

Piazza del Popolo, Piazza Fabbri

Piazza del Popolo, zona Duomo

Piazza della Libertà

Giardini pubblici, Piazza del Popolo, viale Carducci

viale Mazzoni, piazza del Popolo, lungo Savio

Ponte vecchio

Via Marinelli, via Cavour, via Carducci, corso Sozzi, Giardini Savelli, via Battisti



Piazza del Capitano, piazza del Popolo e vie limitrofe

Giardini Serravalle, portici

Via Uberti

Via Zeffirino Re - Piazza del Popolo - via Sozzi - Piazza Giovanni Paolo II

Chiosco Savelli e piazzetta adiacente al teatro Verdi

corso Garibaldi e Cavour, piazza del Popolo

corso Sozzi, piazza del Popolo e tutta le vie del centro

Corso Garibaldi; Galleria Isei; Piazza della Libertà

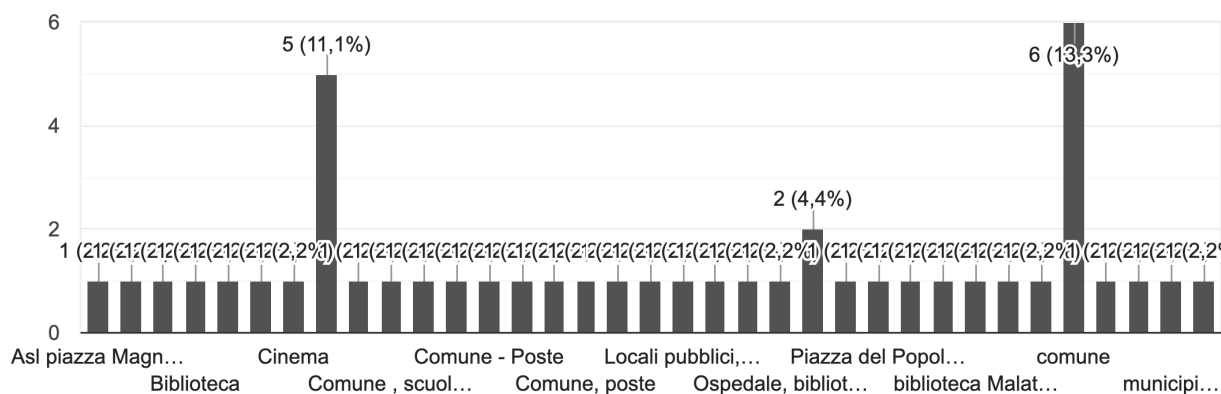
Barriera

Un quarto degli intervistati indica come destinazione più importante Piazza del Popolo e alcune vie ad essa collegate. Di fatto è la piazza principale della città. Partendo dall'intersezione con via Zeffirino Re, sul lato nord si trovano affiancate una serie di edifici a tre piani che ospitano generalmente abitazioni caratterizzate da un porticato comune che si dilunga per circa metà della lunghezza del lato nord della piazza; qui dove si trovano, oltre agli ingressi delle abitazioni, negozi ed altre attività commerciali; finito il portico continuano, fino all'intersezione con via Fra' Michelino, le abitazioni, sempre caratterizzate da attività commerciali al piano terra; in questo lato vi è anche la Chiesa dei Santi Anna e Gioacchino.

Il lato opposto a questo è occupato interamente dal Palazzo Comunale a sinistra e, a destra, la Rocchetta di Piazza sormontata dalla Loggetta Veneziana e delimitata a destra dal Torrione del Nuti. Il lato più corto che va dall'intersezione con via Zeffirino Re a via Pescherie è occupato da palazzi di privati, sempre con attività commerciali al piano terra. Al centro della piazza si trova la Fontana Masini, uno dei simboli di Cesena. E' in questo luogo che si svolge il mercato settimanale, e che grazie al parcheggio sito in via Mazzoni, dà la possibilità a molti cittadini di avvicinarsi al cuore della città con poca fatica.

E01.2) Edificio pubblico: indicare quali (massimo 2 per questionario)

45 risposte



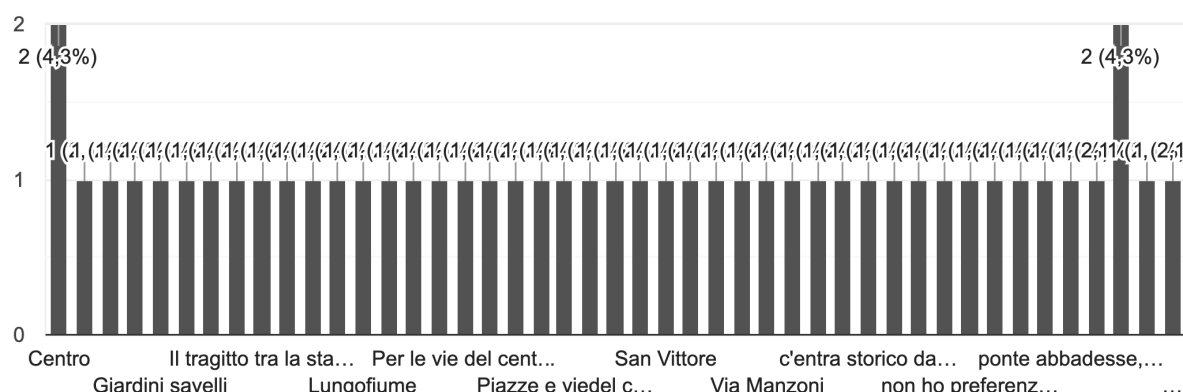


Le destinazioni sopra indicate e quasi scontate: il Palazzo Comunale, ci porta ad una riflessione sulla previsione di infrastrutture limitrofe come: parcheggi riservati, rastrelliere, parcheggi scambiatori con monopatini, ecc... La presenza di oggetti d'arredo funzionali al bisogno specifico possono migliorare il luogo attraverso una maggiore "pulizia" dello spazio e quindi maggior sicurezza (vedi l'assenza di ostacoli sui percorsi), un cambio delle abitudini negative (vedi le rastrelliere porta bici che invitano a parcheggiare meglio), occasioni maggiori di relazione o più semplicemente di riposo (vedi la presenza di panchine o sedute dedicate alla sosta temporanea), ecc. in sostanza ad un maggior benessere ambientale diffuso.

F) Considerazioni finali

F01) Quali sono le vie, i percorsi, le piazze o le aree verdi dove le piace passeggiare?

47 risposte



Si riportano in sintesi le descrizioni espresse dagli intervistati.

Il tragitto tra la stazione e il centro storico

Via Manzoni

Non frequento spazi pubblici, non sempre adatti a certe disabilità.

Piazze e vie del centro storico tutte

Giardino di Serravalle

Centro storico da Barriera a piazza del Popolo

Giardini Savelli

Piazza della libertà

Ponte di San Martino

Zona Fiorita, Palazzaccio,

viale Carducci, Madonna delle Rose



Lungo fiume

San Vittore

Giardini Savelli e piazza del Popolo

Tutto il centro storico di Cesena

Ponte Abbadesse, Giardini Comunali, aree accanto al Teatro Bonci e la piazza del Popolo. Corte Dandini ecc...

Corso Sozzi, Piazza del Popolo

Lungo Savio, piazza del Popolo, piazza della Libertà, parco Cimitero, percorso dei Gessi

giardini di Serravalle, parco Ippodromo

Centro storico, barriera

Rocca Malatestiana

Parco della Rocca, Piazza del Popolo.

Viale Mazzoni e piazza del Popolo

Viale Carducci, piazza Libertà, via Garibaldi via Cesare Battisti

Sozzi, Zeffirino Re, piazza del Popolo

via Zeffirino Re

percorso dall'Osservanza a ponte Abbadesse

piazza del Popolo, via Cesare Battisti, la Rocca

Padre Vicinio da Sarsina, via Don Minzoni, via Finali, corso Sozzi, via Cesare Battisti

Piazza del Popolo; Piazza della Libertà; Giardini Pubblici; Serravalle;

tutti i viali coi tigli, le piazze, il giardino pubblico

Percorso della pace

circuito da giardini pubblici, piazza Guidazzi, Duomo, corso Sozzi, Barriera, viale Carducci, giardini Savelli, via Serraglio, giardini pubblici

piazza del Popolo, via Carbonari, corso Cavour

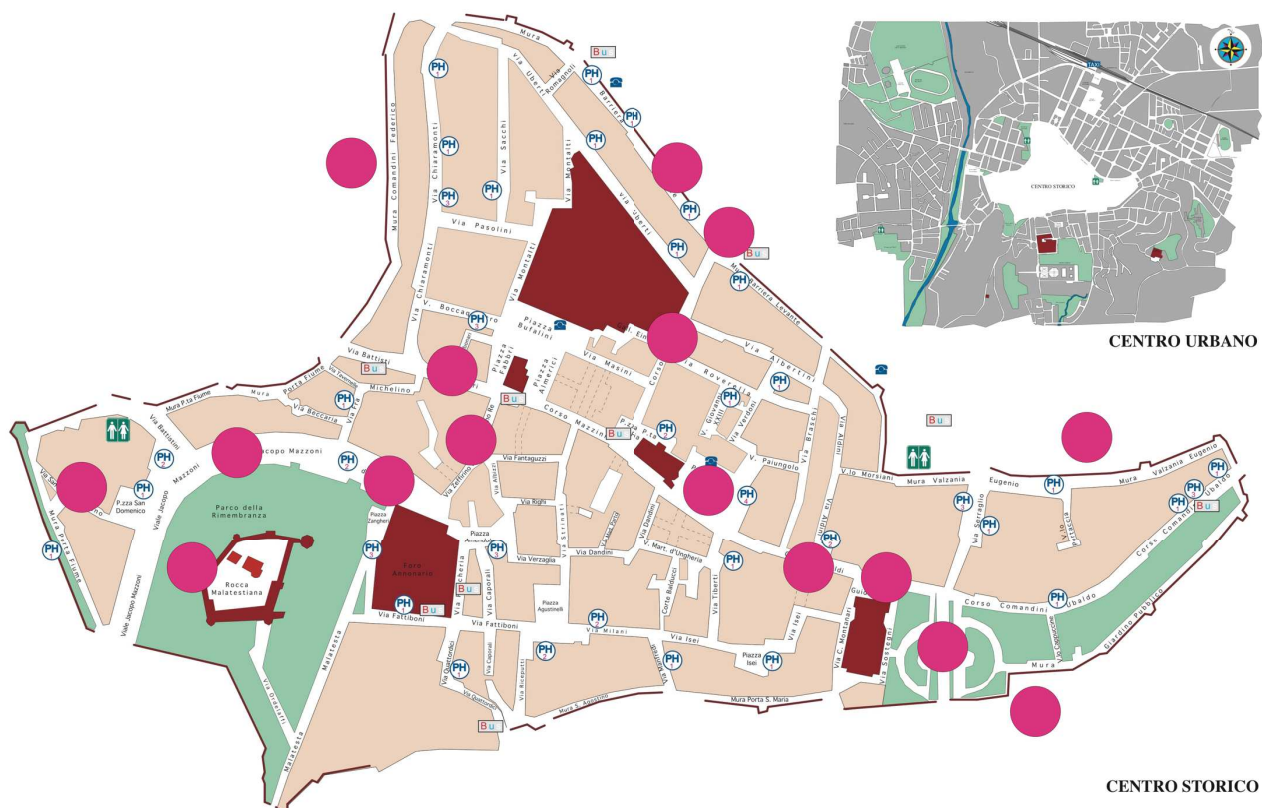
Ponte di San Martino

Dal ponte nuovo, cesare Battisti, piazza del Popolo e Libertà

Lungo Savio, piazza del Popolo, viale Mazzoni, via Cesare Battisti



Le indicazioni suggerite ci hanno consentito di prestare più attenzione nei luoghi ripetutamente citati e presenti nel centro storico di Cesena.



F02) Quali sono i percorsi e gli attraversamenti stradali che lei ritiene più pericolosi nel centro storico?

F03) Quali sono i percorsi e gli attraversamenti stradali che lei ritiene più inaccessibili nel centro storico?

Le indicazioni suggerite sia dalla domanda F02 e F03 possono essere riassunte e commentate in questo modo:

1. *Quando si esce dal centro dalle mura e si attraversa la circonvallazione interna per andare o tornare dalla stazione.*

Evidentemente l'incrocio presente sui viali richiede un intervento di messa in sicurezza maggiore

2. *Via Cesare Battisti*

Si tratta di un intervento abbastanza recente di riqualificazione ma che è stato più volte citato per le criticità riscontrate come: ostacoli lungo il marciapiede costituito soprattutto



da biciclette o arredi mobili, assenza di segnaletica tattile che identifica gli attraversamenti pedonali.

3. *Via Boccaquattro*

Da una nostra verifica il percorso richiede una manutenzione sul lato pedonale.

4. *Piazza Amendola*

Purtroppo la pavimentazione in pietra mista presenta una scabrosità eccessiva in superficie e fugature troppo distanti.

5. *Viale Mazzoni*

Il viale pedonale interno richiede un rifacimento della superficie in asfalto ma mancano i collegamenti accessibili verso gli esercizi commerciali a causa dei ciottoli presenti.

6. *Nei pressi delle scuole*

Tendenzialmente in prossimità degli ingressi di edifici scolastici si è teso a dare maggiore importanza alla sicurezza con dissuasori, transenne ecc... e all'accessibilità, ponendo parcheggi più vicini agli ingressi.

7. *Porta Santi con auto spesso parcheggiate nel marciapiede che costringono a scendere sulla carreggiata*

Così come in altre situazioni viene richiesto un maggior controllo da parte della polizia locale.

8. *Prima e dopo il ponte vecchio*

Luogo esterno all'indagine.

9. *Generalmente i percorsi sono disseminati di ostacoli la cosa più indecente è il parcheggio degli scooter sui marciapiedi, altri ostacoli sono le biciclette, espositori dei negozi che invadono la sede del marciapiede*

Sarebbe opportuno pensare ad una campagna di sensibilizzazione riproposta periodicamente.

10. *Quasi tutti. Uniformare i semafori. alcuni sono solo pedonali altri ciclopedonale*

Ci sono situazioni in cui l'incrocio è attraversato da piste con diversa destinazione, auto, biciclette e pedoni. Occorre per ogni funzione rispettare ciò che prevede il Codice della strada, pertanto non è possibile uniformare le funzioni ma semmai dotare tutti gli impianti semaforici di indicazioni per i veicoli, per le bici e i pedoni.

11. *Gli attraversamenti che dal centro portano a Padre Vicinio da Sarsina, e quelli vicino alla farmacia Santini*



Per gli attraversamenti riferiti all'incrocio con via Padre Vicinio da Sarsina mancano completamente le pavimentazioni tattilo-plantare di orientamento per le persone ipovedenti e non vedenti. La stessa pavimentazione pedonale della via è spesso interrotta da autobloccanti forati e sconnessi che impediscono il passaggio di una persona in carrozzina.

12. Corso Sozzi

Dal nostro sopralluogo emerge sostanzialmente un percorso accessibile per alcune persone con fragilità e la presenza di marciapiedi a raso rappresentano un grosso vantaggio. Purtroppo le fughe fra le lastre di pietra, posizionate ad una distanza maggiore di mm. 5 provocano al passaggio di una persona in carrozzina, una vibrazione costante e spesso dolorosa alla colonna vertebrale della persona con disabilità. Un errore che poteva essere evitato nel momento della progettazione.

I ciottoli posti longitudinalmente agli edifici andrebbero maggiormente levigati e chiuse le fugature; purtroppo lo sforzo di creare maggiore accessibilità agli accessi degli esercizi commerciali si vanifica, soprattutto per coloro che utilizzano la carrozzina, con la presenza dell'acciottolato posto trasversalmente agli accessi.

Essendo tutto il percorso completamente a raso, abbiamo ritenuto necessario inserire una pavimentazione tattilo-plantare per l'orientamento delle persone non vedenti su gli attraversamenti.

13. Attraversamento barriera, Attraversamento semaforo del Corso Cavour (svincolo Via Emilia per intenderci)

Su gli attraversamenti in zona barriera, sul lato del centro storico, abbiamo ritenuto sufficiente per la persona non vedente, la presenza delle corsie in ciottoli che indicano anche se in modo non preciso, la direzione del percorso.

Si tratta di verificare il corretto funzionamento del semaforo acustico e tempi di attraversamento.

14. Sulla via fra Michelino all'incrocio per andare in piazza della del popolo

Abbiamo identificato una serie di criticità legate alla manutenzione, all'orientamento e all'occupazione di suolo pubblico in coincidenza con il percorso pedonale attraverso una distesa per la ristorazione.

15. Zona via Emilia fra ponte Europa e Barriera, in quanto i veicoli non danno la precedenza neanche sugli attraversamenti pedonali, devo sempre attendere di sentire che il veicolo si siano fermati in entrambe le direzioni. Moltissimi veicoli non danno la precedenza

16. Incrocio di fianco ex macello vicino asilo nido lì ci vorrebbe una rotonda, anche incrocio via Cesare Battisti dove c'è il Conad spesso ho visto passare monopattini e biciclette con il rosso. Anche

17. Attraversamenti della Barriera, e sulla via Emilia in quanto le strisce pedonali sono al buio
La zona segnalata è esterna al nostro ambito di intervento.

Per questa ultima segnalazione, abbiamo riscontrato che non si tratta di un caso isolato.



18. *Barriera - viale Bovio/via Cavour*

19. *Tutta la pavimentazione del centro che rende molto difficile girare con una carrozzina*

20. *via zefferino re, piazza duomo*

Di fatto un lato del marciapiede è precluso dalle dimensioni e da tipo di pavimentazione composto da cubotti in pietra posti irregolarmente. Il lato sottoportico resta più agibile ma sono preclusi tutti gli attraversamenti sul lato opposto della strada dove sono collocati alcuni negozi.

21. *rotonda ponte vecchio*

La zona segnalata è esterna al nostro ambito di intervento.

22. *Via Gaspare Finali in zona porta Santi; Via Mura Porta Fiume; Val d'Oca;*

Da sopralluoghi effettuati abbiamo riscontrato diverse criticità legate ai raccordi fra marciapiede e sede stradale, scivoli con pendenza elevata e indicazioni tattili per l'orientamento delle persone non vedenti.

23. *Attraversamento ai piedi del Ponte Vecchio, davanti al Lugaresi e davanti all'AUSL*

24. *molte strade che segnano il margine del centro storico sono particolarmente pericolose, segnalo l'angolo tra via IX febbraio e via Fratelli Rosselli*

La zona segnalata è esterna al nostro ambito di intervento.

Solo una parte di essa sino all'incrocio con via Mura Porta Fiume e via Curiel è stata rilevata

25. *Incrocio via fratelli bandiera, via 4 novembre. Chiesa di san Domenico*

Per questa parte di percorso si è intervenuti cercando di mettere in sicurezza le persone non vedenti e migliorare l'accessibilità delle persone in carrozzina.

26. *Su via Cesare Battisti attraversamenti uguali al marciapiede nn identificano bene gli attraversamenti, ma soprattutto l'incrocio con via mura Federico Comandini*

Si tratta di un annoso problema che sorge soprattutto quando si progettano interventi che vanno a beneficio di alcune persone generalmente associabili allo stereotipo dell'utente in carrozzina.

27. *Dove c'è l'acciottolato e pavimentazioni non complanari e a fughe larghe.*

28. *tutta la pavimentazione del centro è un incubo con la carrozzina*

Confermiamo la difficoltà che molte persone in carrozzina subiscono nell'utilizzare percorsi le cui fugature sono troppo larghe o senza manutenzione.

29. *Piazza bufalini*

Non ci risulta essere fra le zone di interesse o esistenti, se non l'ospedale Bufalini.



30. *nel marciapiede di fronte alla farmacia santini ci sono SEMPRE le macchine parcheggiate e non si passa con il passeggino se non finendo nella carreggiata con molto pericolo. Segnalato almeno 5 volte ai vigili urbani, occorre mettere dieci paletti per limitare il marciapiede o un cordolo alto 10 cm*
31. *la via che costeggia la pinacoteca e l'istituto corelli*
Confermiamo il disagio che può essere risolto in effetti con paline parapedonali e/o un controllo maggiore della zona da parte della Polizia Municipale.
32. *Per arrivare in Centro, marciapiede pedonale (vicino al tabacchi) dissestato in Corso Cavour, in Centro P. del Popolo aggiunta di "passerelle" per disabili/passeggini/bici*
Non è ben chiara la descrizione ma riteniamo di confermare quanto già descritto in situazioni simili.
33. *incrocio chiaramonti con via carbonari, via cesare battisti*
In effetti in questa zona mancano completamente i riferimenti di orientamento per le persone non vedenti.
34. *Per salire nel porticato del Comune*
Di fatto una parte dello scivolo presente una pendenza che non sempre consente alle persone autonome in carrozzina di poter salire verso il portico del Comune; questa difficoltà risulta maggiore quando l'unico accesso al Comune è precluso da biciclette e monopattini parcheggiati in modo servaggio.
E' necessario disporre di un corrimano centrale ai quattro gradini esistenti e un maggior controllo da parte della Polizia Municipale.
35. *Purtroppo la maleducazione degli autisti rende tutti gli incroci pericolosi. Specialmente quelli in Via 9 febbraio e via Gaspare Finali e Rotonda Don Baronio*
Il problema è ben più complesso di quello che si suppone e non basta un P.E.B.A. per risolverlo. Occorre affrontare l'esigenza attraverso altre modalità e scelte politiche che possono partire dal P.U.M.S.
36. *Ingresso Anagrafe Comunale*
37. *C.so mazzini - corso garibaldi,, corso sozzi, porta santi*
Da sopralluoghi effettuati abbiamo riscontrato diverse criticità legate ai raccordi fra marciapiede e sede stradale, assenza di attraversamenti e raccordi in presenza di scivoli con soglia o pendenza elevata. Le indicazioni tattili per l'orientamento delle persone non vedenti mancano ovunque ma sono molto presenti anche gli ostacoli dovuti ad arredi mobili.
38. *Serverebbero dei percorsi "lisci" per i disabili, in parte come è stato fatto in piazza del popolo.*



39. L'ingresso agli Uffici Comunali per le carrozzine (indicazioni assenti e porta di servizio sempre chiusa a chiave); galleria Urtoller; galleria Almerici;

In alcune situazioni abbiamo introdotto dei corrimano per facilitare l'uso dei gradini.

40. Il ciotolame di piazza del popolo e vie limitrofe è disagiata per camminare

41. La fine del marciapiede di viale mazzoni su piazza del popolo e raggiungere la biblioteca almeno in adiacenza con mezzi privati

Già si conferma quanto detto in precedenza.

Segnalazioni personali:

Altro non previsto dalle domande (si riportano le osservazioni così come sono state espresse):

Poca luce in inverno

L'accessibilità dei luoghi pubblici (ristorazione in genere, altre attività commerciali come abbigliamento, librerie, servizi alla persona, studi professionali etc...)

Parcheggio abuso di automezzi sul marciapiede specie a Diegaro davanti al bar che costringono i pedonati a scendere dal marciapiede con rischio incolumità.

la pavimentazione del centro è terribile

Maggior controllo della gestione dei rifiuti per chi non ha il diritto di avere il servizio porta a porta (vedi Martorano all'incrocio tra via boscone e via violone di gattolino)

ogni scivolo deve essere dotato di segnale tattile plantare per non vedenti, tutti gli edifici pubblici e privati aperti al pubblico devono essere accessibili anche ai non vedenti e quindi devono essere eliminate le barriere senso-percettive. in pratica ci devono essere i percorsi tattili e le mappe braille indicate sul percorso

Incrocio viale bovio - viale mario angeloni

Ci sono troppi punti in centro dove, se uno è in carrozzina, entra ma non può uscire a meno che non ritorni sui propri passi

Vorrei fossero presenti bici e monopattini elettrici in sharing presso i parcheggi scambiatori

Vivo in quartiere Fiorita e TUTTI i marciapiedi della zona sono sprovvisti di rampe di accesso x passeggini carrozzine e facilitatori di accesso a persone disabili !

segnalo l'assenza di agibilità sui marciapiedi del Cavalcavia e la relativa pericolosità

Vorrei segnalare l'eccessiva presenza di ostacoli sui percorsi pedonali soprattutto il parcheggio di scooter biciclette sui marciapiedi nonché di espositori pubblicitari di negozi posizionati sui marciapiedi

nulla da segnalare

Servirebbe una rampa x poter portare i mezzi ciclabili in treno.

ho fatto presente il problema anche ai farmacisti, che se ne fregano. Sono finita in strada diverse volte, lambita dalla auto. Se succede qualcosa ho gli estremi per denunciare il comune per la situazione pericolosa

diverse pavimentazioni poco adatte per chi si muove in carrozzina

Tempistica troppo breve per l'attraversamento pedonale Via Emilia incrocio Corso Cavour sistemazione ingresso giardino di serravalle lato piazzetta porta trova, rimasto così dalla nascita



del giardino.

Nessun edificio , compreso per andare alla rocca ,ha scale mobili

Si Potrebbero creare percorsi accessibili attraverso l'uso di pavimentazione ruvida, liscia, con contrasti anche cromatici senza ricorrere a percorsi tipo Loges che sono, per me, discriminatori e brutti esteticamente

Spesso porto il mio cane al parco della rocca. Trovo bande composte da 10/15 ragazzini vandali. Con birre alla mano che si scambiano droga e sono teppesti. Risulta un punto pericoloso alquanto un incrocio per una donna da sola.

Servirebbero altre due panchine a lato del Duomo

Difficoltà Accesso al Comune per via ciottolato delle vie e scale o rampe per arrivare dentro al Comune

mancano i percorsi per non vedenti e spesso gli scivoli per disabili motori non hanno il segnale di pericolo valicabile standard LVE e quindi rischio di trovarmi inavvertitamente dove passano le macchine

piste ciclabili (attraversamenti)

pavimentazione con fughe troppo larghe nelle strade del centro

Dovete fare un questionario sui problemi delle periferie.

creazione di percorsi "lisci" per le carrozzine, la pavimentazione del centro è totalmente inadeguata a chi è costretto su una carrozzina.

Auspicio che possa essere inserito nel piano ogni accorgimento possibile, anche di ultima generazione, sonoro e tattile, come strumenti facilitatori per la mobilità in autonomia di persone con disabilità visiva

La maggior parte delle attività presenti nel centro storico non sono accessibili per le carrozzine e non presentano bagni adeguati. La porta destinata all'ingresso dei disabili agli Uffici Comunali (entrando dal foro Annonario) risulta essere sempre chiusa a chiave e troppo pesante da aprire. Inoltre sono del tutto assenti le indicazioni all'ingresso del Foro Annonario per l'accesso ai disabili. La via Zefferino Re presenta una rampa troppo scomoda per l'accesso i carrozzina del portico lato EST. Galleria Urtoller non completamente accessibile ai disabili. Libreria Mondadori (Piazza Pia) non accessibile dalle persone in carrozzina.

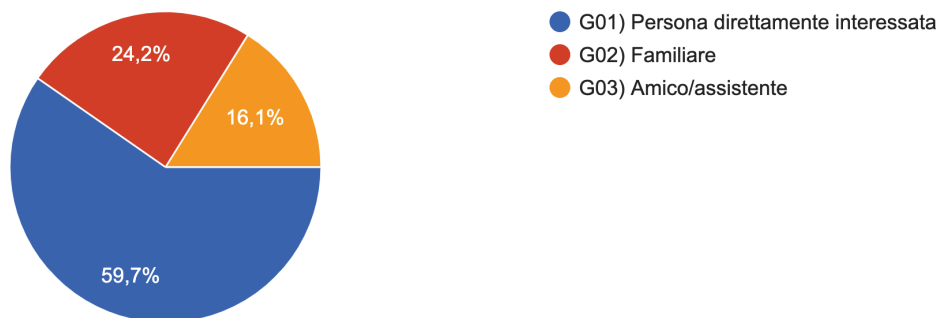
le domande sono esaustive e certo gli incontri sul PUMS possono contribuire al PeBa

Bisogna essere più tempestivi sul ripristino delle segnalazioni sul rifare le strisce pedonali dopo che vengono segnalate su cesena segnale



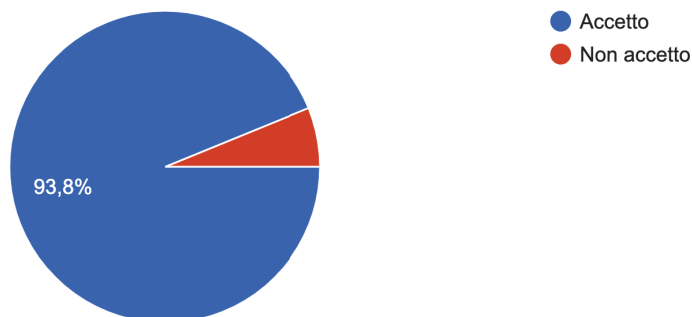
G) Il questionario è stato compilato da:

62 risposte



Consenso Privacy Accetta che, ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo n. 196/03, i dati personali da Lei forniti potranno essere oggetto di trattamento ...hi di riservatezza cui è ispirata la nostra attività.

65 risposte





A2) Caratteristiche della rete dei percorsi e sue priorità

Quando si affronta la problematica dell'abbattimento delle barriere a livello urbano, diventa assolutamente indispensabile conoscere la realtà sociale, produttiva e progettuale del territorio in esame.

Occorre conoscere l'utenza interessata, le principali direttrici della mobilità, i luoghi di interesse pubblico le sue primarie necessità, i luoghi d'interesse commerciale, amministrativo, ricreativo e sociale, lo stato di manutenzione, l'intensità del traffico pedonale, ecc.... che costituiscono successivamente elementi di priorità diretta o differita nella scelta e nella riqualificazione dei percorsi urbani protetti.

I dati relativi a ciascuna scheda sono visibili nell'Allegato 2) Analisi sulle caratteristiche dei percorsi e definizione del valore di priorità.

La sezione sotto riportata indica, in ordine alfabetico, le strade e le piazze con il relativo valore di interesse nel P.A.U.

NOME PERCORSO	VALORE		
AGUSELLI, piazza	393984	DANDINI, via	248832
ALBIZZI, piazza	359424	EDOARDO FABBRI, piazza	569088
ALBIZZI, via	139776	FANTAGUZZI, via	207360
ALDINI, via	48640	FELICE CAVALLOTTI, via	4480
ALMERICI, galleria	32000	FRA' MICHELINO, via	97920
ALMERICI, piazza	44160	FRATELLI ROSSELLI, via	265216
ANNIBALE ALBERTINI, via	38400	GARAMPA, via	3200
ANTIOCO TIBERTI, via	69120	GASPARE FINALI, via	7862400
AURELIO SAFFI, via	4608	GASTONE SOZZI, corso	483840
BOCCAQUATTRO, via	35840	GIARDINI PUBBLICI	82944
BRASCHI, via	2560	GIOSUE' CARDUCCI, via	4930560
CAMERONE, via del	7200	GIOVANNI AMENDOLA, piazza	778752
CANONICO LUGARESI, via	199680	GIOVANNI DEL VIRGILIO, vicolo	99840
CAPPUCCINE, vicolo	5760	GIOVANNI PAOLO SECONDO, piazza	85120
CARBONARI, via	161280	GIOVANNI RAVAGLIA, piazzetta	38080
CARBONARI, vicolo	3840	GIOVANNI VENTITREESIMO, via	33600
CAVOUR, piazza	2665728	GIUSEPPE GARIBALDI, corso	1566720
CESARE BATTISTI, via	903168	GIUSEPPE MAZZINI, corso	85440
CESARE BECCARIA, via	18144	GIUSEPPE VERZAGLIA, via	55296
CESARE MONTANARI, via	518400	ISEI, galleria	172032
CESENATI DEL 1377, piazzetta	132000	ISEI, piazza	17280
CESUOLA, vicolo	56320	ISEI, via	89856
CHIARAMONTI, via	295200	JACOPO MAZZONI, viale	3294720
CIA DEGLI ORDELAFFI, via	146432	LIBERTA', piazza della	152320
DANDINI, corte	124416	LUIGI SOSTEGNI, via	146880
		MADONNA DEL PARTO, vicolo	6912



MANFREDI, via	126720	PESCHERIA, via	1517568
MARCHESI ROMAGNOLI, via	1280	PIER MARIA CAPORALI, via	32256
MARIO GUIDAZZI, piazza	439296	PIETRO ZANGHERI, piazza	199584
MARTIRI D'UNGHERIA, via	4608	PIO BATTISTINI, via	381888
MATTEO NUTI, salita	8448	POPOLO, piazza del	5598720
MAURIZIO BUFALINI, piazza	202752	PORTACCIA, vicolo della	1280
MILANI, via	69120	QUATTORDICI, via	290400
MONTALTI, via	64000	RIGHI, via	51840
MORSIANI, vicolo	9216	ROVERELLA, via	46400
MURA BARRIERA LEVANTE, via	8960	SAN DOMENICO, piazza	380160
MURA BARRIERA PONENTE, via	11840	SAN MARTINO, via	42240
MURA EUGENIO VALZANIA, via	5760	SCEVOLA RICEPUTI, via	224640
MURA FEDERICO COMANDINI, via	110880	SCIPIONE SACCHETTI, via	8960
MURA GIARDINO PUBBLICO, via	14080	SERRAGLIO, via	147200
MURA PORTA FIUME, via	608256	STALLE, vicolo	57600
MURA PORTA SANTA MARIA, via	6912	STRINATI, via	373248
MURA SANT'AGOSTINO, via	4000	TAVERNELLE, vicolo	73728
NICOLO' MASINI, via	30720	TUNNEL, via del	36864
NOVE FEBBRAIO, via	228480	UBALDO COMANDINI, corso	763200
NOVELLO MALATESTA, via	91520	UBERTI, via	245760
OIR, galleria	120960	URTOLLER, galleria	147840
PADRE VICINIO DA SARSINA, via	232960	VERDONI, via	1280
PAIUNCOLO, via	7680	VESCOVADO, via	33600
PARCO ROCCA MALATESTIANA	149760	ZEFFIRINO RE, via	2695680
PASOLINI PIER PAOLO, via	34560	ZELIDE FATTIBONI, via	829440

B) ANALISI DEI PERCORSI EVIDENZIANDO SITUAZIONI DI DISAGIO.

Nell'area interessata si è intervenuti con una fase di rilievo della viabilità pedonale mediante un minuzioso censimento delle barriere architettoniche individuate sul territorio (dislivelli costituiti da gradini, cordoli, passi carrai, pendenze eccessive, ecc. pavimentazioni sconnesse, deformate, sdruciolevoli, dissesti di elementi prefabbricati, assenza di marciapiedi, ecc. passaggi insufficienti dovuti a soste di veicoli, supporti di segnalazione, dissuasori, fioriere, contenitori dei rifiuti, espositori, ecc. attraversamenti pedonali non protetti, avvisatori ottici e acustici, parcheggi ecc.).

Il censimento effettuato ha portato come momento conoscitivo dell'esistenza di "ostacoli" per le persone a mobilità ridotta o impedita, presenti sulla viabilità pedonale, evidenziandone gli aspetti quantitativi e qualitativi al fine di proporre, nella fase successiva, gli interventi di graduale eliminazione o adeguamento.

I sopralluoghi sono stati effettuati con gli appropriati strumenti e hanno riguardato una vasta gamma di situazioni che, illustrate su mappe topografiche, consentendo una lettura complessiva della realtà.



L'analisi sullo stato della viabilità pedonale esterna ha preso in considerazione la totalità degli elementi critici presenti che, nell'elenco sottostante, vengono riportati per tipologie o macro-ambiti.

ARREDO URBANO

- Assenza di fontanella accessibile
- Giochi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (altalene)
- Assenza di rastrelliera per sosta di cicli e motocicli o oggetto posto in posizione inadeguata
- Assenza o adeguamento dimensionale dello stallone a corredo di seduta preesistente, modello di panca con seduta inadeguata
- Assenza di panca per la seduta

NON VEDENTI

- Banda segnalazione pericolo: assenza sui gradini, difficoltà di percezione della differenza di quota
- Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale
- Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi (Targa tattile, fermata del mezzo pubblico)
- Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti

ATTRAVERSAMENTI

- Assenza di attraversamento a raso
- Attraversamento con sconnessioni, mancanza di finitura
- Assenza di attraversamento pedonale a raso
- Assenza di strisce zebra
-

DISLIVELLI

- Dislivello causato da gradino max 2,5 cm
- Dislivello causato da gradino di 2/30 cm
- Scivolo con pendenza eccessiva
- Percorso con pendenza inadeguata e non giustificata
- Assenza di corrimano su un lato della scala
- Assenza di corrimano ai lati della scala
- Percorso in pendenza privo di corrimano
-

OSTACOLI

- Oggetto architettonico o griglia spanciata che può essere causa di infortunio per la loro particolare posizione.
- Ostacolo costituito da transenna mal posizionata
- Ostacolo costituito da cassonetto della spazzatura o cestino dei rifiuti
- Ostacolo costituito da fioriera, albero o cespuglio



- Ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus
- Ostacolo costituito da cassetta postale
- Ostacolo costituito da palo non visibile a supporto della segnaletica
- Ostacolo costituito da rastrelliera per sosta cicli e motocicli
- Ostacolo costituito dalla sosta non regolamentare di veicoli
- Oggetto generico che può essere causa di infortunio
- Ostacolo costituito da elemento arboreo/arbustivo
- Ostacolo costituito da arredo mobile per la ristorazione

PARCHEGGI

- Parcheggio sottodimensionato alle esigenze effettive.
- Parcheggio non collegato con la quota del marciapiede

PAVIMENTAZIONE

- Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature
- Pavimentazione dissestata per la presenza di caditoia/griglia
- Pavimentazione con sconnessioni dovute al ciottolo
- Sconnessione generalizzata della pavimentazione
- Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.
- Presenza di pendenza trasversale eccessiva

MARCIAPIEDI-PERCORSI PEDONALI A RASO

- Assenza di protezione del percorso pedonale
- Assenza di percorso in rilevato
- Assenza di percorso a raso
- Assenza di percorso accessibile (sottodimensionato)
- Assenza di protezione del percorso pedonale

PASSI CARRAI

- Passo carraio inadeguato

IMPIANTISTICA

- Presenza di caditoia/griglia rete meteoriche o prese aria per piani interrati con fessure longitudinali rispetto al senso di marcia dei pedoni
- Caditoia inadeguata
- Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino