
PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE – P.E.B.A.

REDATTO AI SENSI DELL'ART.24 COMMA 9 DELLA LEGGE 05/02/1992, N.104
E DELLE LINEE GUIDA INTERDISCIPLINARI PER LA REDAZIONE DEL PEBA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

CUP: G79I23000750006 – CIG: B08CEA9C5E



P E B A

RELAZIONE FINALE

Progettista: Dott. Leris Fantini
Collaboratore: Arch. Athenea Sosa di Lena

marzo 2025

Indice

| | |
|--|-----|
| Premessa | 3 |
| Che cos'è il piano di eliminazione delle barriere architettoniche | 3 |
| La programmazione urbanistica ed edilizia | 4 |
| Il recupero del territorio costruito | 6 |
| La normativa di riferimento | 7 |
| Impostazione del piano | 13 |
| Area oggetto dell'intervento | 14 |
| Modalità di lavoro | 17 |
| A1) Indagine conoscitiva della realtà territoriale ed edilizia | 18 |
| • Partecipazione | |
| • Questionario e relativi risultati | |
| A2u) Caratteristiche della rete dei percorsi e sue priorità | 41 |
| A2e) Caratteristiche degli edifici e loro priorità | 42 |
| B1) Analisi dei percorsi evidenziando situazioni di disagio | 43 |
| • Criticità specifiche rilevate sui percorsi | |
| B2) Analisi degli edifici evidenziando le situazioni di disagio | 45 |
| • Criticità specifiche rilevate negli edifici | |
| C1) Ambito urbano - Proposte in luogo tendenti alla eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale | 47 |
| C2) Ambito edilizio - Proposte in luogo tendenti alla eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale e alla sicurezza | 69 |
| D) Elaborazione dei dati in formato grafico descrittivo | 89 |
| • Progettazione del programma informatico | 91 |
| E1) Proposta per una programmazione degli interventi urbani | 109 |
| • Aspetti economici | |
| E2) Proposta per una programmazione degli interventi edilizi | 123 |
| • Aspetti economici | |
| E3) Proposta per una programmazione degli interventi urbani ed edilizi attraverso stralci di intervento | 134 |
| F) Il PEBA: rapporto con gli strumenti di pianificazione | 136 |
| G) Relazione conclusiva e possibili strategie | 141 |
| H) Formazione di un tecnico per la gestione del PEBA | 142 |
| Note finali | 143 |
| Conclusioni | 143 |



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.

CHE COS'È IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, come sottende la parola stessa "eliminazione", nasce con l'obiettivo di sanare una situazione pregressa in cui il progetto non ha tenuto conto delle specifiche necessità dei cittadini.

Attenzione particolare va posta nel metodo con cui affrontare l'adeguamento di edifici e spazi pubblici attraverso il PEBA, evitando interventi spot sulle singole criticità in favore di una programmazione sistematica.

L'accessibilità è una qualità esprimibile solo se adeguatamente ragionata e prevista per la fruibilità di percorsi, spazi, luoghi, ambienti, attrezzature e servizi per i quali la continuità diviene imprescindibile.

In questi termini la fattibilità degli interventi è legata alla programmazione che, grazie alla possibilità di ragionare anche in termini di priorità stabilite, darà modo di destinare le urgenze al breve termine e dilazionare il complesso degli interventi in un ragionevole lasso di tempo.

In tal modo il Piano e le opere di adeguamento potrebbero avere costi ridotti o addirittura nulli se, invece, di considerarli episodici e risolutivi di uno specifico problema, tali interventi



fossero inseriti all'interno di una programmazione globale delle esigenze dell'Amministrazione attraverso un'azione sinergica. Così facendo si scoprirebbe che molti interventi ricadono nell'ordinaria manutenzione, altri nella straordinaria ma ricompresi all'interno delle attività programmate di manutenzione, ad esempio, di assi stradali o percorsi pedonali in ambito urbano, come nella manutenzione/riqualificazione di uno stabile.

In questo caso non si tratterebbe più di stanziare fondi dedicati all'eliminazione o superamento delle barriere architettoniche ma, più semplicemente, di avere a disposizione indicazioni corrette su come eseguire i lavori già in programma evitando, come accade, di intervenire riposizionando la barriera esattamente dov'era.

L'applicazione della normativa in materia di accessibilità e abbattimento/superamento delle barriere architettoniche, infatti, non può essere considerata fine a sé stessa e non deve essere considerata come atto episodico né tanto meno marginale.

Al contrario è buona prassi che tale adempimento sia inserito nella ordinarietà procedurale al pari della sicurezza degli impianti e dei luoghi di lavoro, la prevenzione degli incendi, gli standard urbanistici, secondo un approccio unitario funzionale ad estenderne i benefici all'intera collettività.

LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA ED EDILIZIA

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 urbanistici generali e da quelli attuativi che determinano gli insediamenti produttivi, abitativi e socio-relazionali in genere nonché la rete pedonale di collegamento.

Le barriere 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.... in una sola definizione: benessere ambientale.

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 é 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 ed edilizia 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 o all'interno di un edificio, 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 per la città di **Galliera** 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.

A seguito si riportano alcuni passi significativi della norma sopracitata: **D.P.R. N. 503/1996** Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici."

Omissis...

Titolo III

STRUTTURA EDILIZIA IN GENERALE

Art. 13.

Le norme generali per gli edifici

1. Le norme del presente regolamento sono riferite alla generalità dei tipi edilizi.
2. Negli edifici pubblici deve essere garantito un livello di accessibilità degli spazi interni tale da consentire la fruizione dell'edificio sia al pubblico che al personale in servizio, secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.
3. Per gli spazi esterni di pertinenza degli stessi edifici il necessario requisito di accessibilità si considera soddisfatto se esiste almeno un percorso per l'accesso all'edificio fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.



4. Le normative specifiche riguardanti singoli tipi edilizi possono articolare o limitare il criterio generale di accessibilità in relazione alla particolarità del tipo.

5. In sede di definizione e di applicazione di norme concernenti specifici settori, quali sicurezza, contenimento consumi energetici, tutela ambientale, ecc., devono essere studiate o adottate, nel rispetto di tali normative, soluzioni conformi alle disposizioni del presente regolamento.

6. Per gli alloggi di servizio valgono le disposizioni di cui all'art. 3.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, relative agli alloggi di edilizia residenziale sovvenzionata.

7. Negli interventi di recupero, gli eventuali volumi aggiuntivi relativi agli impianti tecnici di sollevamento non sono computabili ai fini della volumetria utile.

Art. 14.

Modalità di misura

1. Per le modalità di misura dei componenti edilizi e per le caratteristiche degli spazi di manovra con la sedia a ruote valgono le norme stabilite al punto 8.0 del decreto del Ministro dei lavori pubblici dal 14 giugno 1989, n. 236.

Art. 15.

Unità ambientali e loro componenti

1. Per le unità ambientali e loro componenti come porte, pavimenti, infissi esterni, arredi fissi, terminali degli impianti, servizi igienici, cucine, balconi e terrazze, percorsi orizzontali, scale, rampe, ascensori, servoscala e piattaforme elevatrici, autorimesse, valgono le norme stabilite ai punti 4.1 e 8.1 del decreto del Ministro dei lavori pubblici del 14 giugno 1989, n. 236.

Art. 16.

Spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro componenti

1. Per gli spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro componenti come percorsi, pavimentazioni e parcheggi valgono le norme stabilite ai punti 4.2 e 8.2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Art. 17.

Segnaletica

1. Per la segnaletica valgono le norme stabilite al punto 4.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Art. 18.

Raccordi con la normativa antincendio

1. Per i raccordi con la normativa antincendio, ferme restando le disposizioni vigenti in materia di sistemi di via d'uscita, valgono le norme stabilite al punto 4.6 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Titolo IV

PROCEDURE

Art. 19.



Deroghe e soluzioni alternative

1. Le prescrizioni del presente regolamento, sono derogabili solo per gli edifici o loro parti che, nel rispetto di normative tecniche specifiche, non possono essere realizzati senza dar luogo a barriere architettoniche, ovvero per singoli locali tecnici il cui accesso è riservato ai soli addetti specializzati.
2. Negli edifici esistenti sono ammesse deroghe alle norme del presente regolamento in caso di dimostrata impossibilità tecnica connessa agli elementi strutturali o impiantistici.
3. Per gli edifici soggetti al vincolo di cui all'art. 1 della legge 29 giugno 1939, n. 1497, e all'art. 2 della legge 1° giugno 1939, n. 1089, la deroga è consentita nel caso in cui le opere di adeguamento costituiscono pregiudizio per valori storici ed estetici del bene tutelato; in tal caso il soddisfacimento del requisito di accessibilità è realizzato attraverso opere provvisorie ovvero, in subordine, con attrezzature d'ausilio e apparecchiature mobili non stabilmente ancorate alle strutture edilizie. La mancata applicazione delle presenti norme deve essere motivata con la specificazione della natura e della serietà del pregiudizio.
4. La deroga è concessa dall'amministrazione cui è demandata l'approvazione del progetto e della stessa si dà conto nell'ambito dell'atto autorizzativo. La stessa deroga viene inoltre comunicata alla Commissione di cui all'art. 22.
5. Sono ammesse eventuali soluzioni alternative, così come definite all'art. 7.2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, purché rispondenti ai criteri di progettazione di cui all'art. 4 dello stesso decreto.

Omissis...

Titolo V

EDILIZIA SCOLASTICA

Art. 23.

Edifici scolastici

1. Gli edifici delle istituzioni prescolastiche, scolastiche, comprese le università e delle altre istituzioni di interesse sociale nel settore della scuola devono assicurare la loro utilizzazione anche da parte di studenti non deambulanti o con difficoltà di deambulazione.
2. Le strutture interne devono avere le caratteristiche di cui agli articoli 7, 15, e 17, le strutture esterne quelle di cui all'art. 10.
3. L'arredamento, i sussidi didattici e le attrezzature necessarie per assicurare lo svolgimento delle attività didattiche devono avere caratteristiche particolari per ogni caso di invalidità (banchi, sedie, macchine da scrivere, materiale Braille, spogliatoi, ecc.).
4. Nel caso di edifici scolastici a più piani senza ascensore, la classe frequentata da un alunno non deambulante deve essere situata in un'aula al pianterreno raggiungibile mediante un percorso continuo orizzontale o raccordato con rampe.

Omissis...



LEGGE 3 MARZO 2009, N. 18.

"Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità" La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Promulga la seguente legge:

Art. 1

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006.

Art. 2

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione ed al Protocollo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità con quanto previsto, rispettivamente, dall'articolo 45 della Convenzione e dall'articolo 13 del Protocollo medesimi.

Omissis...

LA CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE SUI DIRITTI DELLE PERSONE CON DISABILITÀ

Omissis...

Articolo 9

Accessibilità

1. Al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita, gli Stati Parti adottano misure adeguate a garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico, sia nelle aree urbane che in quelle rurali. Queste misure, che includono l'identificazione e l'eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità, si applicano, tra l'altro, a:

(a) edifici, viabilità, trasporti e altre strutture interne ed esterne, comprese scuole, alloggi, strutture sanitarie e luoghi di lavoro;

(b) ai servizi di informazione, comunicazione e altri, compresi i servizi informatici e quelli di emergenza.

2. Gli Stati Parti inoltre adottano misure adeguate per:

(a) sviluppare ed emanare norme nazionali minime e linee guida per l'accessibilità alle strutture ed ai servizi aperti o forniti al pubblico e verificarne l'applicazione;

- (b) garantire che gli organismi privati, che forniscono strutture e servizi aperti o forniti al pubblico, tengano conto di tutti gli aspetti dell'accessibilità per le persone con disabilità;
- (c) fornire una formazione relativa ai problemi di accesso con cui si confrontano le persone con disabilità a tutti gli interessati;
- (d) dotare le strutture e gli edifici aperti al pubblico di segnaletica in caratteri Braille e in formati facilmente leggibili e comprensibili;
- (e) mettere a disposizione forme di assistenza da parte di persone o animali e servizi di mediazione, incluse guide, lettori e interpreti professionisti esperti nella lingua dei segni, allo scopo di agevolare l'accessibilità a edifici ed altre strutture aperte al pubblico;
- (f) promuovere altre forme idonee di assistenza e di sostegno a persone con disabilità per garantire il loro accesso all'informazione;
- (g) promuovere l'accesso delle persone con disabilità alle nuove tecnologie ed ai sistemi di informazione e comunicazione, compreso internet;
- (h) promuovere alle primissime fasi la progettazione, lo sviluppo, la produzione e la distribuzione di tecnologie e sistemi di informazione e comunicazione, in modo che tali tecnologie e sistemi divengano accessibili al minor costo.

Articolo 30

Partecipazione alla vita culturale e ricreativa, agli svaghi ed allo sport

1. Gli Stati Parti riconoscono il diritto delle persone con disabilità a prendere parte su base di uguaglianza con gli altri alla vita culturale e adottano tutte le misure adeguate a garantire che le persone con disabilità:

- (a) abbiano accesso ai prodotti culturali in formati accessibili;
- (b) abbiano accesso a programmi televisivi, film, spettacoli teatrali e altre attività culturali, in formati accessibili;
- (c) abbiano accesso a luoghi di attività culturali, come teatri, musei, cinema, biblioteche e servizi turistici, e, per quanto possibile, abbiano accesso a monumenti e siti importanti per la cultura nazionale.

2. Gli Stati Parti adottano misure adeguate a consentire alle persone con disabilità di sviluppare e realizzare il loro potenziale creativo, artistico e intellettuale, non solo a proprio vantaggio, ma anche per l'arricchimento della società.

3. Gli Stati Parti adottano tutte le misure adeguate, in conformità al diritto internazionale, a garantire che le norme che tutelano i diritti di proprietà intellettuale non costituiscano un ostacolo irragionevole e discriminatorio all'accesso da parte delle persone con disabilità ai prodotti culturali.

4. Le persone con disabilità hanno il diritto, su base di uguaglianza con gli altri, al riconoscimento ed al sostegno della loro specifica identità culturale e linguistica, ivi comprese la lingua dei segni e la cultura dei sordi.



5. Al fine di consentire alle persone con disabilità di partecipare su base di uguaglianza con gli altri alle attività ricreative, agli svaghi e allo sport, gli Stati Parti adottano misure adeguate a:

(a) incoraggiare e promuovere la partecipazione più estesa possibile delle persone con disabilità alle attività sportive ordinarie a tutti i livelli;

(b) garantire che le persone con disabilità abbiano la possibilità di organizzare, sviluppare e partecipare ad attività sportive e ricreative specifiche per le persone con disabilità e, a tal fine, incoraggiare la messa a disposizione, su base di uguaglianza con gli altri, di adeguati mezzi di istruzione, formazione e risorse;

(c) garantire che le persone con disabilità abbiano accesso a luoghi che ospitano attività sportive, ricreative e turistiche;

(d) garantire che i minori con disabilità possano partecipare, su base di uguaglianza con gli altri minori, alle attività ludiche, ricreative, agli svaghi ed allo sport, incluse le attività previste dal sistema scolastico;

(e) garantire che le persone con disabilità abbiano accesso ai servizi forniti da coloro che sono impegnati nell'organizzazione di attività ricreative, turistiche, di tempo libero e sportive.

Omissis...



L'IMPOSTAZIONE DEL PIANO

LO STRUMENTO PROGRAMMATORIO PER LA MOBILITÀ PEDONALE ESTERNA E LA FRUIBILITÀ INTERNA DEGLI EDIFICI

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 gradualmente di intervento da effettuare sul territorio, individuando le priorità e le relative fonti di finanziamento.

L'Amministrazione Comunale di **Galliera** si è dotata di un Piano di eliminazione delle barriere architettoniche che riguarda sia l'ambito urbano che edilizio; 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" (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.

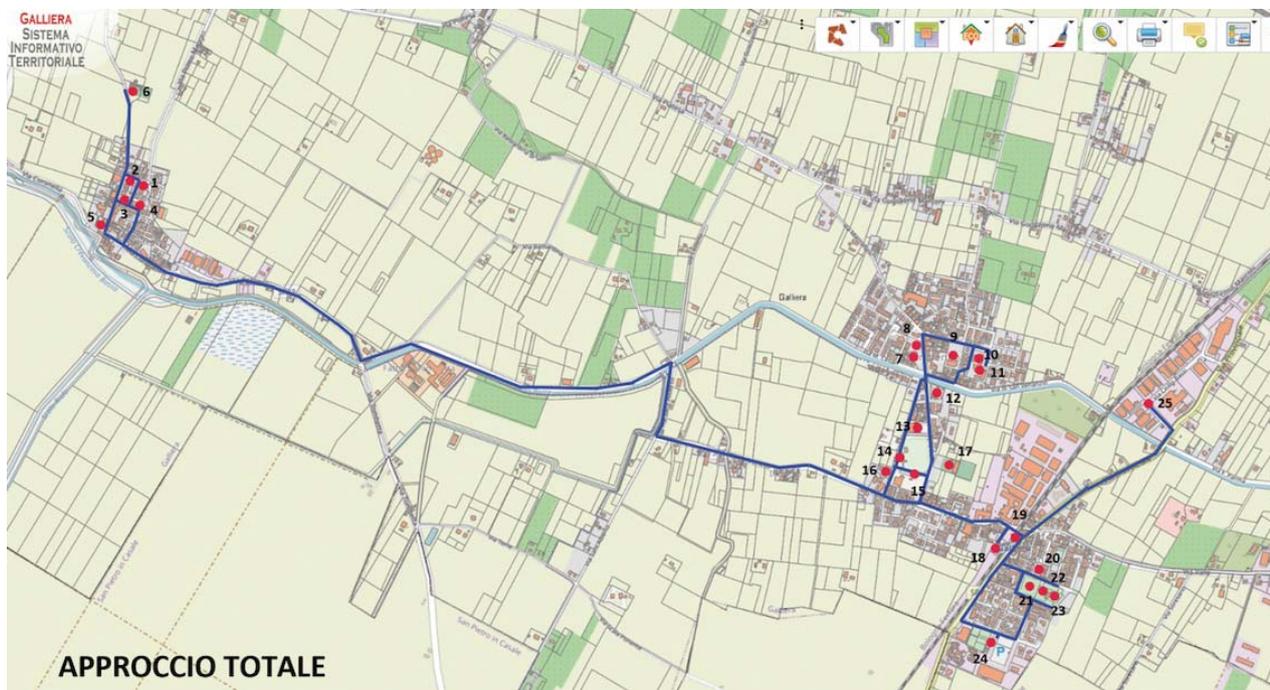
E' stato quindi proposto e realizzato un piano di abbattimento delle barriere architettoniche per l'ottenimento e la progettazione dell'accessibilità e della visitabilità del patrimonio urbanistico ed edilizio, superando le attuali rigidità infrastrutturali che vincolano in modo significativo l'estensione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

Ovvero, con il PEBA si vuole affrontare in termini di sistema l'accessibilità pedonale relativa non solo all'ambito urbano ma anche edilizio.

L'Amministrazione ha quindi deciso di intervenire a tappeto su tutto il centro abitato delle tre frazioni come indicato dalle Linee Guida della Regione Emilia-Romagna per città e paesi di piccole dimensioni, partendo dagli edifici in quanto origine-destinazione dei

pedoni, creare una rete di collegamenti pedonali oggetto del PEBA e quindi dello sviluppo di una prima accessibilità organica: edificio - percorso - edificio.

AREA OGGETTO DELL'INTERVENTO



I percorsi analizzati sono stati i seguenti:

| Nome VIA |
|---------------------|
| ALIGHIERI DANTE |
| BARCETTA |
| BERGAMI RINO |
| BOCCACCIO GIOVANNI |
| BOSI TORINO |
| CANTELLI GUIDO |
| CAVALLINI AURELIO |
| CESARI MARIO |
| CORONELLA |
| COSTRUTTORI DI PACE |
| DEL PARCO |

| |
|-----------------------|
| DELLA REPUBBLICA |
| DELLA RINASCITA |
| EROI DELLA LIBERTA' |
| FANIN GIUSEPPE |
| GIROTTI ALBERTINA |
| MACCAFERRI ALESSANDRO |
| MALAGUTI ONORATO |
| MANZATICO |
| MARINO VINCENZO |
| MARZABOTTO |
| MORO ALDO |
| PETRARCA FRANCESCO |
| PRIMO MAGGIO |
| RISORGIMENTO |
| ROMA |
| SAN VENANZIO |
| SAN VINCENZO |
| SOLIDARIETA |
| TOGLIATTI PALMIRO |
| VALLE |
| VANCINI MARINO |
| VILLANI EZIO |
| VITTORIO VENETO |
| XXIV MAGGIO 1915 |

Gli edifici rilevati sono stati i seguenti:

| Nome EDIFICIO |
|----------------------------------|
| MUNICIPIO |
| PALAZZETTO BENTIVOGLI |
| CIMITERO SAN VINCENZO |
| CENTRO MEDICO GALLIERA ANTICA |
| SCUOLA ELEMENTARE MALAGUTI |
| SCUOLA SECONDARIA GIOVANNI XXIII |
| SALA GIOVANI SPAZIO G |
| CIMITERO GALLIERA ANTICA |
| SCUOLA MATERNA SACRO CUORE |
| SPOGLIATOI TENNIS |
| SCUOLA MATERNA SAN VINCENZO |
| TRIBUNA CENTRO SPORTIVO |
| PALESTRA |
| CASERMA |
| BIBLIOTECA |
| SEDE CROCE ITALIA |
| ASILO NIDO |
| CASA RESIDENZA LA TORRE |
| CENTRO MEDICO SAN VENANZIO |
| SALA PUBBLICA DI GALLIERA |

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 che può essere applicata successivamente in altre aree urbane o altri edifici della città.

La modalità è la seguente:

- O)** Progettazione del programma informatico dedicato;
- A)** Indagine conoscitiva della realtà territoriale (percorsi analizzati) e la realtà edilizia (edifici analizzati);
- B)** Analisi puntuale dei percorsi pedonali e dell'accessibilità degli edifici evidenziando le situazioni di disagio e le criticità rispetto alle variegiate esigenze dell'utenza;
- C)** Proposte, in loco, orientate all'eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale e ove necessaria la sicurezza;
- D)** Elaborazione dei dati in formato grafico e descrittivo;
- E)** Proposta di una programmazione degli interventi urbani ed edilizi;
- 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. nonché la creazione di maschere e fascicoli in PDF per la restituzione del materiale all'interno degli uffici della P.A. e all'esterno per la consultazione da parte dei cittadini.

A1) INDAGINE CONOSCITIVA DELLA REALTÀ TERRITORIALE ED EDILIZIA

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 P.E.B.A.-P.A.U. 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 per l'eliminazione delle barriere architettoniche sia in ambito urbano che edilizio.

"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.

Il questionario è stato sottoposto originariamente ad una prima validazione da parte dell'Amministrazione Comunale e successivamente pubblicato su piattaforma Google® attraverso le applicazioni specifiche. Dalla piattaforma Google è stato creato un link con la Home page del Comune.

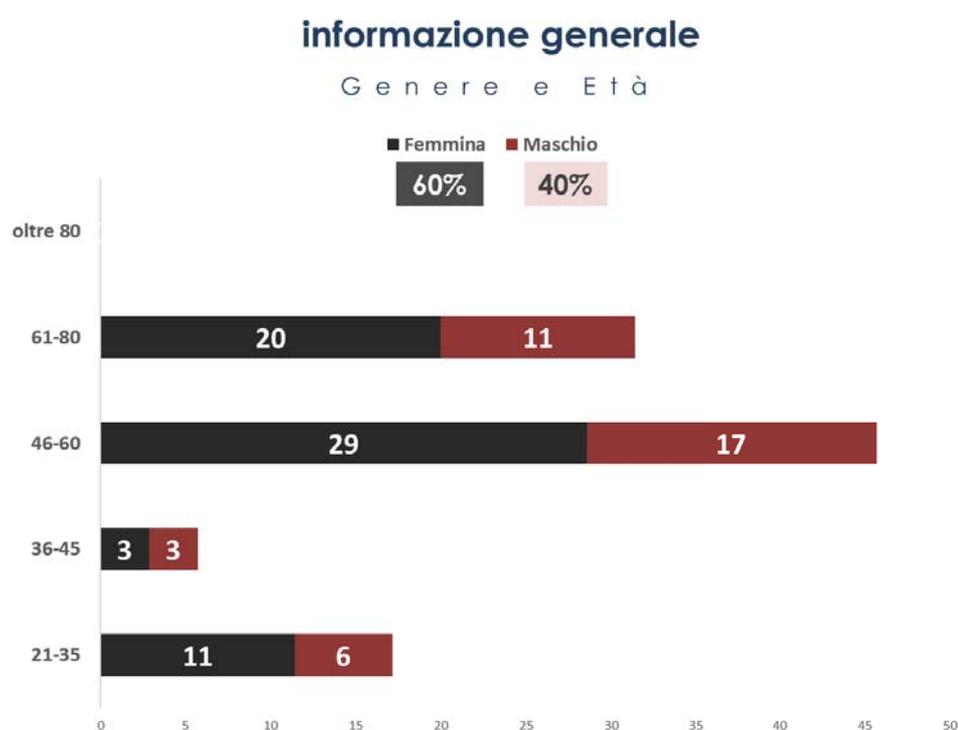
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeXoco_50Ms4jexCerG4PN9H9_RmpNbCEzMhXNJmO2TALsF-A/viewform

Le domande previste sono state 26, raccolte in 5 ambiti di interesse.

Il questionario è tutt'ora presente e compilabile sul sito ma la lettura dei dati al termine della progettazione del P.E.B.A. è relativa a solo 35 risposte dopo oltre 4 mesi di permanenza sulla rete. Comunque, a chiusura del progetto e ai fini della definizione dei bisogni manifestati dai cittadini, si è proceduto ugualmente con l'analisi dei dati.

Lo strumento di indagine, nonché la presentazione del Piano di lavoro, sono contenuti nell'allegato 1). Dopo oltre 5 mesi dal primo incontro, i risultati dell'indagine sono i seguenti:

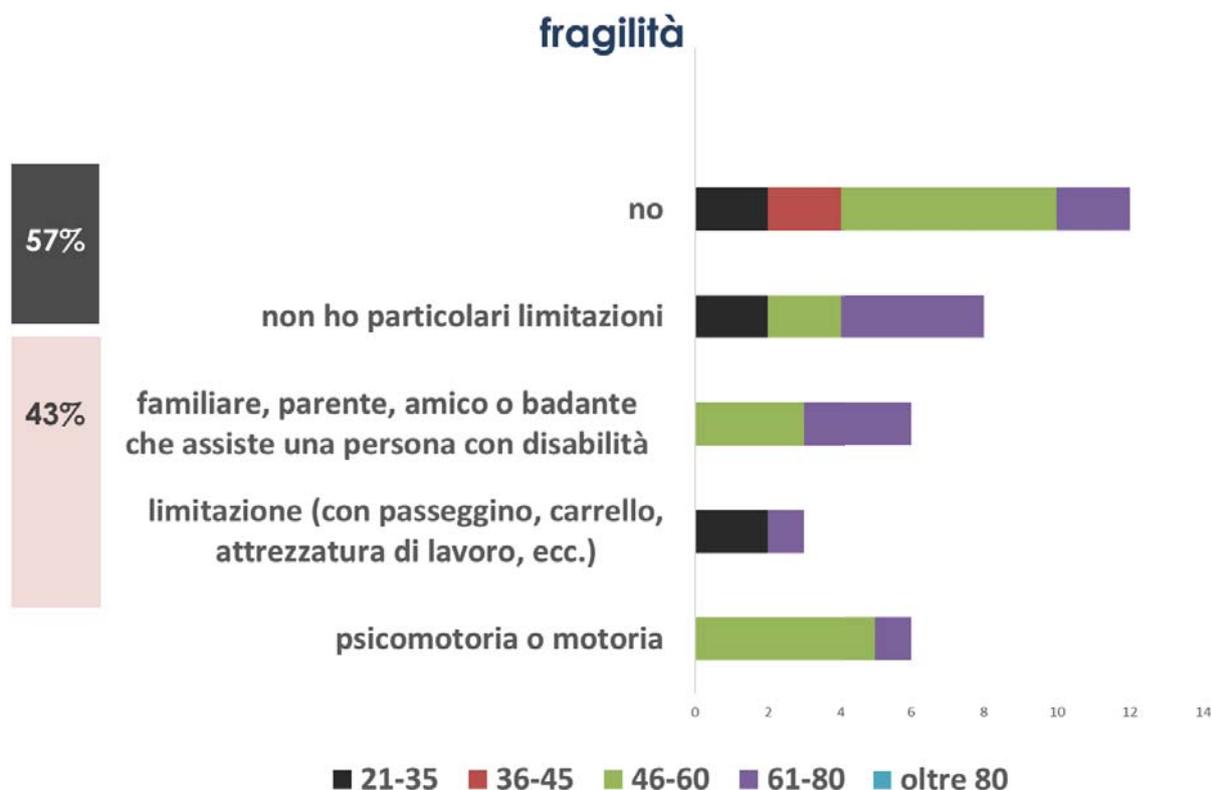
QUESTIONARIO SOTTOPOSTO ALLA POPOLAZIONE E ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA sono i seguenti:



Abbiamo raccolto informazioni su genere ed età per capire meglio le esigenze delle diverse fasce della popolazione.

Questo ci aiuta a considerare la varietà di bisogni e ad adottare un approccio inclusivo che tenga conto di tutte le persone, comprese quelle più anziane o con fragilità.

Le persone che hanno risposto si suddividono sostanzialmente in 60% femmine e 40% maschi, di età compresa fra 46/60 anni.



Un elemento chiave che abbiamo voluto analizzare è il livello di fragilità e mobilità dei partecipanti.

Abbiamo riscontrato che il 43% degli intervistati presentava alcun tipo di fragilità, e quasi la totalità sono donne tra 46-60 anni (8) e tra 61-80 anni (5).

Oltre la metà delle persone intervistate non manifesta una fragilità vera (57%), riteniamo che all'interno di questo gruppo ci siano la maggior parte di coloro che appartengono alla fascia di età compresa fra i 36 e 60 anni ma che non avvertono problemi di autonomia o che non si riconoscono con qualche fragilità. A questi sopra descritti si vanno ad aggiungere quasi un 17% di cittadini che hanno disabilità con problemi di mobilità o 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 elettroscooter, 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/cognitivo, 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.

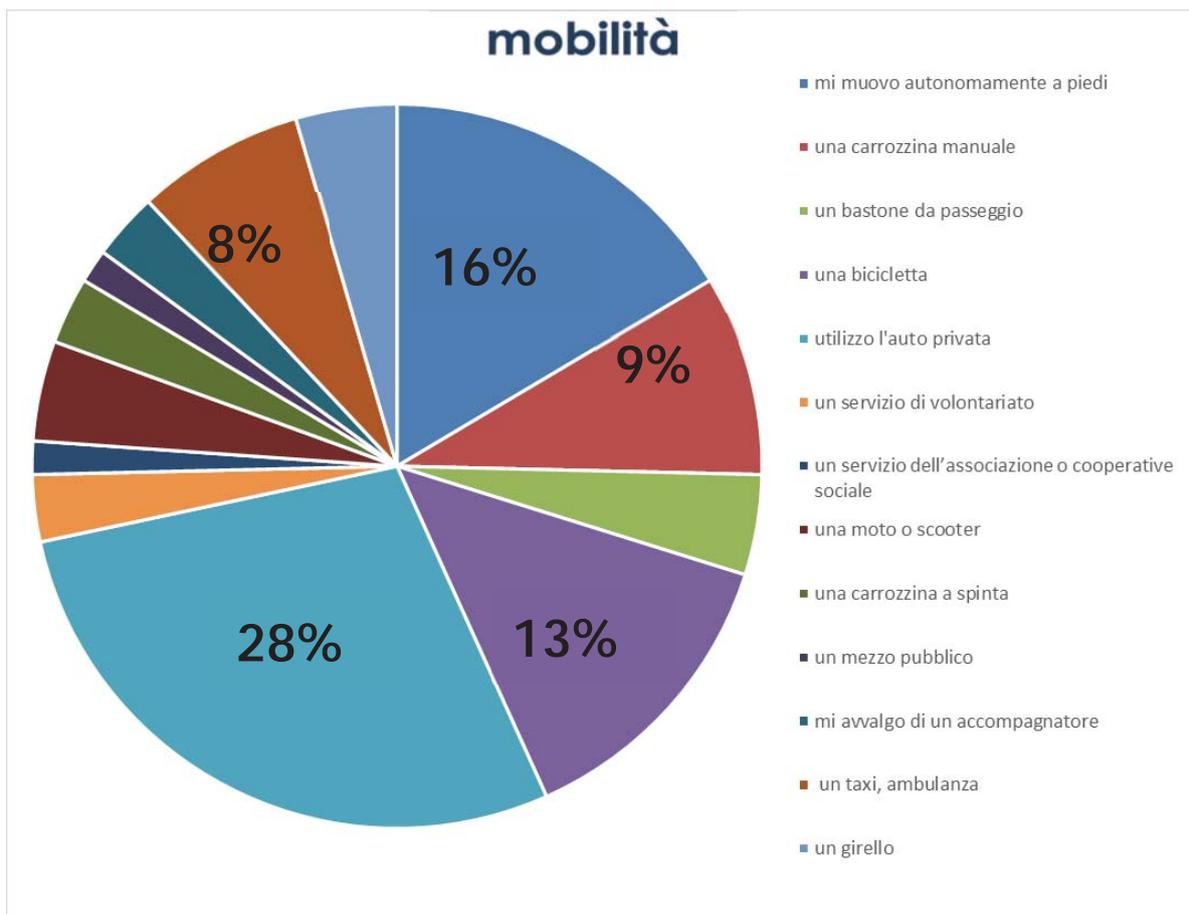
Generalmente hanno difficoltà di comunicazione, sia di comprensione del linguaggio che di espressione. A seconda delle cause che ne sono all'origine, a tali manifestazioni possono associarsi problemi di orientamento, limitazioni motorie, stati di affaticamento, rallentamento delle reazioni agli stimoli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

Rispetto ad altri tipi di disabilità che spesso si configurano come un minore funzionamento (ad esempio motorio per le disabilità fisiche, di salute per le malattie croniche, ecc.), ma conservano una neuro-tipicità di pensiero, il Disturbo dello Spettro Autistico si presenta come una modalità di funzionamento diversa. In particolare, i deficit sociali, comunicativi e relazionali sono dovuti all'incapacità da parte delle persone con autismo di "capire" come funziona il mondo degli altri. Mancano di intuizione non solo per quanto riguarda il mondo sociale ma anche il succedersi degli eventi. Per questo faticano a sopportare i cambiamenti di routine e gli imprevisti, a collaborare e ad avere iniziativa nel risolvere problemi anche banali, come spostarsi da una zona di pericolo; per la stessa ragione possono entrare in crisi per le attese o per il fatto di dover aspettare il proprio turno o per altre situazioni simili. 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.

Ma anche una sirena, un oggetto "fuori posto" può condurle ad una crisi di agitazione; un tono dell'eloquio concitato, un rumore anche del tutto sopportabile per noi, può indurle a tapparsi le orecchie e scappare in un altro luogo.

Tutto ciò può far vivere le persone con autismo in un perenne stato di ansia o angoscia non riuscendo a comprendere se le persone vicine, i loro comportamenti e i loro approcci saranno amichevoli oppure ostili, come e quando situazioni sgradevoli o difficili termineranno o addirittura se termineranno. Angoscia che può sfociare in comportamenti ossessivamente ripetuti, sequenze di movimenti stereotipati o addirittura atteggiamenti auto o etero aggressivi.

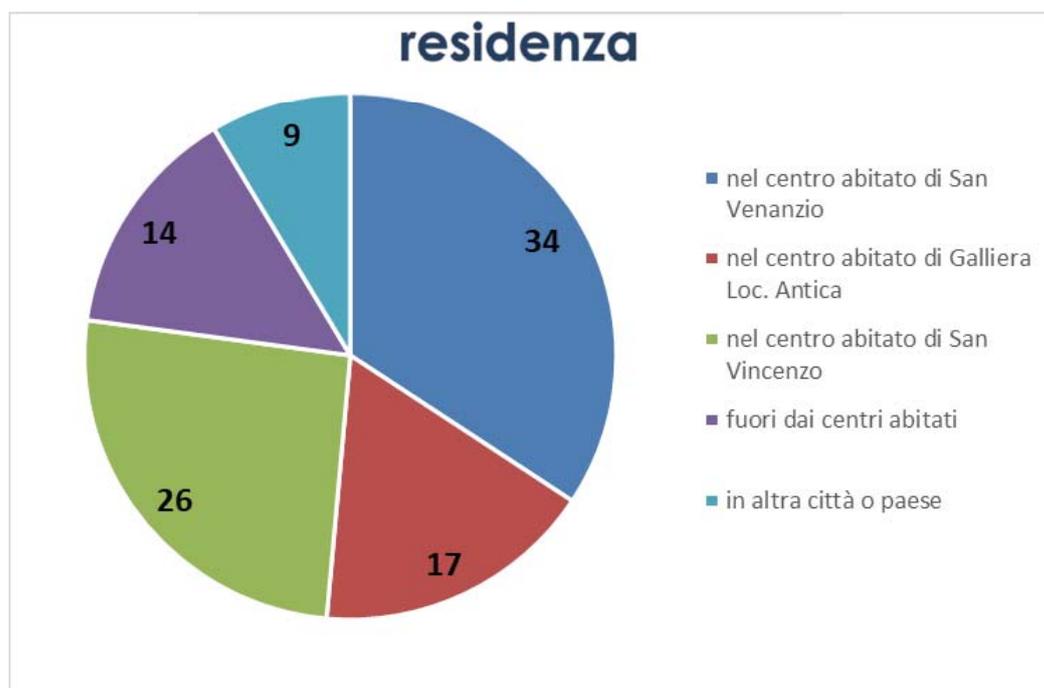


Per comprendere meglio le esigenze di accessibilità, abbiamo chiesto ai cittadini quali mezzi di trasporto o ausili per la mobilità utilizzano abitualmente.

Dai risultati emerge che la maggior parte si sposta a piedi, seguita da una significativa percentuale che utilizza la bicicletta o l'auto privata.

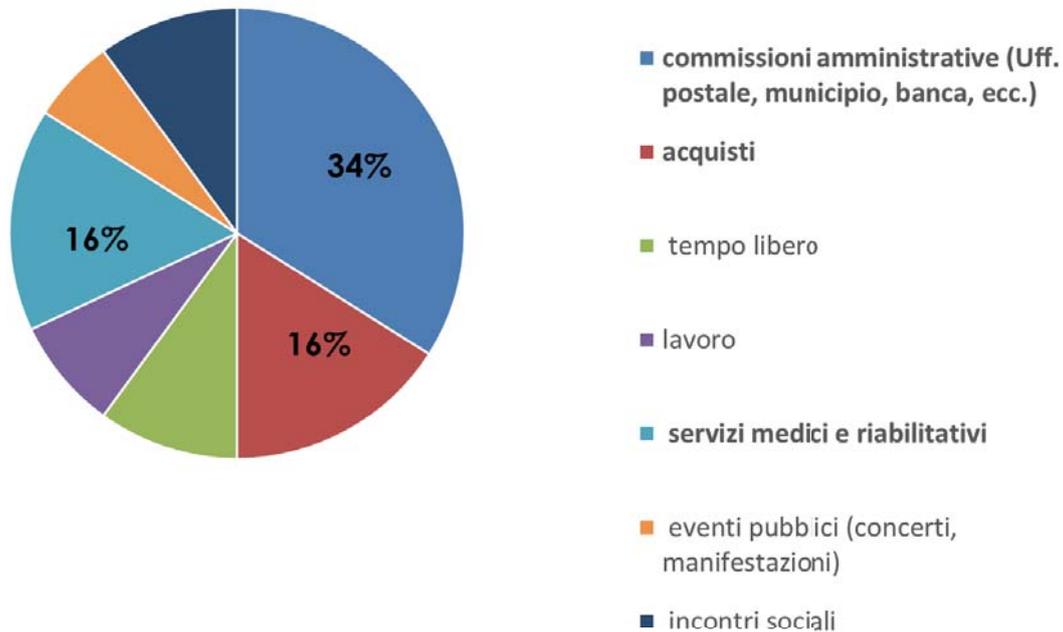
Questi dati sono fondamentali per pianificare interventi che migliorino non solo i percorsi pedonali, ma anche le aree destinate al parcheggio, gli attraversamenti pedonali e l'accesso al trasporto pubblico.

A conferma di quanto descritto nel grafico precedente e dalla distribuzione delle persone che hanno compilato il questionario, il 28% degli intervistati vive nell'immediata periferia urbana e si reca in centro abitualmente con l'auto.



Abbiamo analizzato la distribuzione dei partecipanti per zona, riscontrando che la maggior parte risiede nelle aree di San Venanzio e San Vincenzo.

spostamenti



Un altro elemento importante è il motivo degli spostamenti.

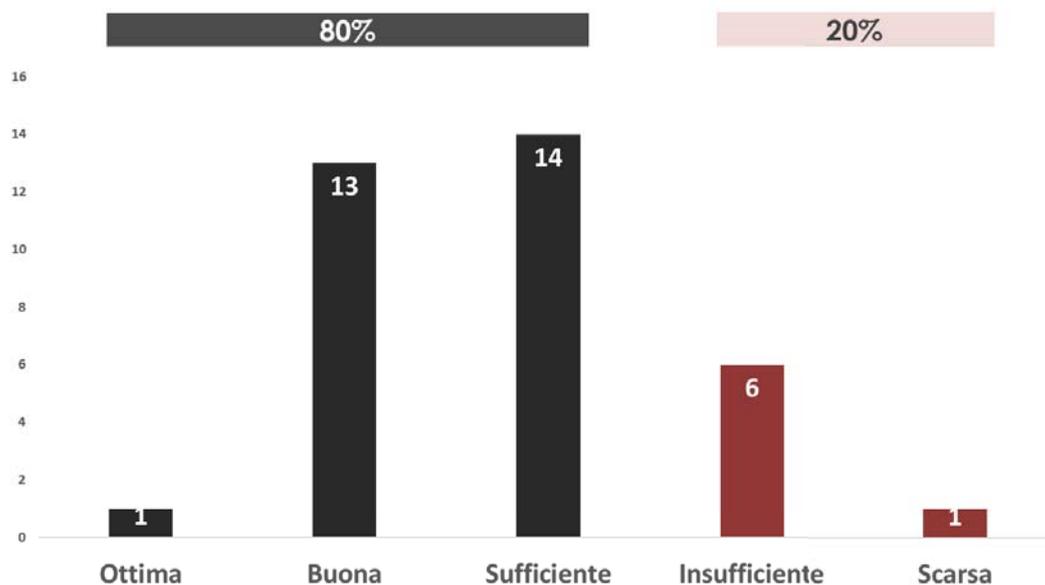
Gran parte dei cittadini si sposta per commissioni quotidiane, acquisti e per recarsi ai servizi medici.

Sapere quali sono i principali motivi di spostamento ci permette di capire dove focalizzare gli interventi per migliorare l'accesso ai servizi essenziali.

Non è un caso se, fra le domande successive emerge una particolare attenzione dei cittadini nel frequentare alcuni assi commerciali classici del centro.

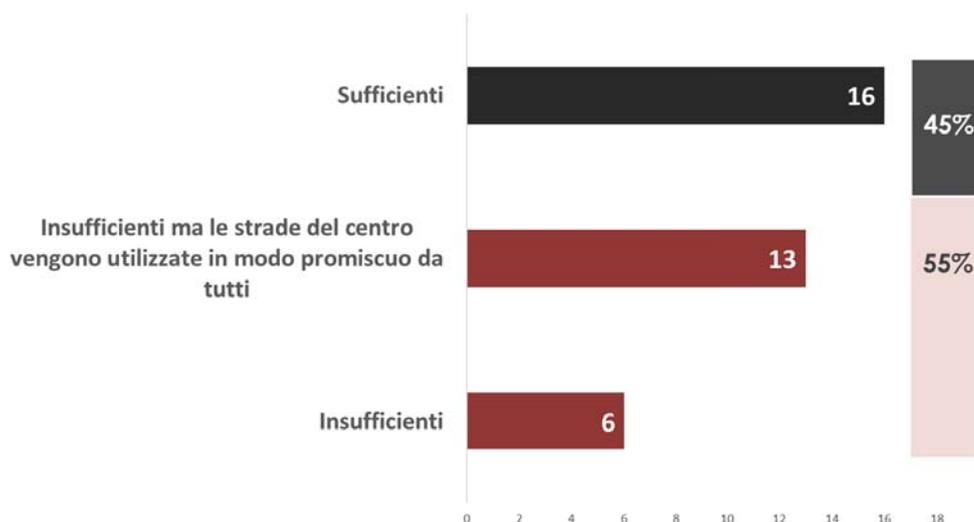
La maggior parte delle persone che si muovono con l'auto privata per ragioni di autonomia, generalmente avvertono difficoltà nel cercare un parcheggio nei tempi lunghi dipendenti dalle condizioni del traffico. Occorre anche un arredo urbano attento ai bisogni dei ciclisti: rastrelliere più diffuse, parcheggi per biciclette riparati dalle intemperie, ecc. Di fatto, le biciclette lasciate libere sui marciapiedi rappresentano una seria difficoltà di movimento per le persone non vedenti e ipovedenti.

qualità di vita



Abbiamo inoltre raccolto dati sulla percezione della qualità della vita. La maggior parte dei cittadini ritiene che la qualità di vita sia buona; tuttavia, è importante notare che di questo 80%, oltre la metà sono persone senza fragilità. Questo ci suggerisce che le percezioni possono variare significativamente a seconda delle condizioni vissute dai diversi gruppi di cittadini.

percorsi pedonali protetti

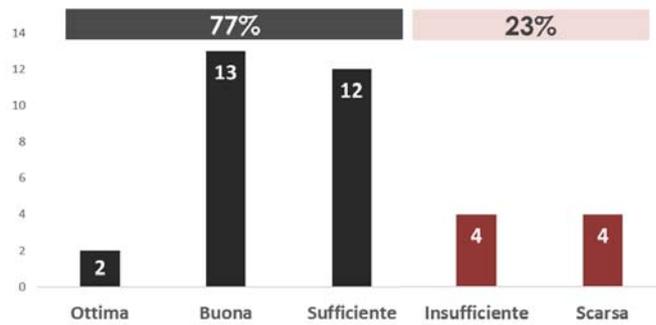


Un aspetto chiave riguarda alla quantità, la fruibilità e la sicurezza dei percorsi pedonali. I dati mostrano che molti cittadini percepiscono problemi legati alla limitata disponibilità di percorsi pedonali protetti.

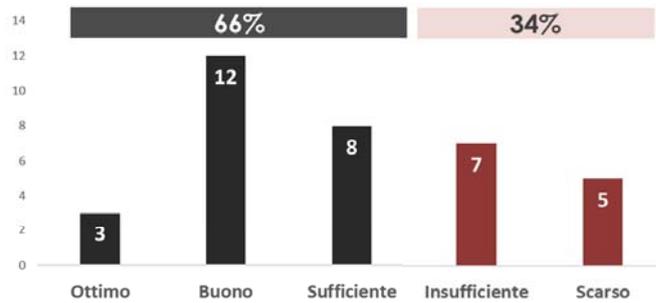
È interessante notare che, tra il 45% dei partecipanti che ritiene i percorsi adeguati, più della metà sono persone senza fragilità.

Questo suggerisce che le percezioni sulla qualità dei percorsi pedonali possono variare significativamente in base alle esigenze individuali.

fruibilità dei percorsi pedonali



conservazione dei percorsi pedonali

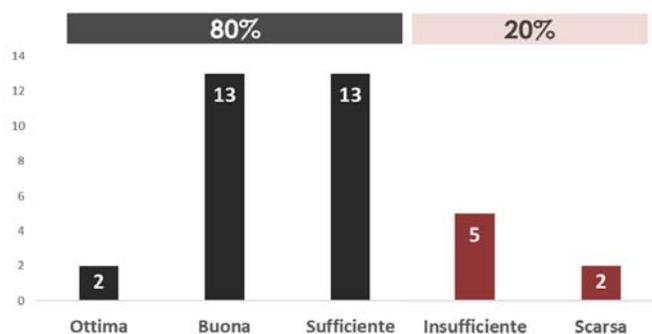


Per quanto riguarda la fruibilità e la conservazione dei percorsi pedonali, la maggior parte dei partecipanti si dichiara soddisfatta.

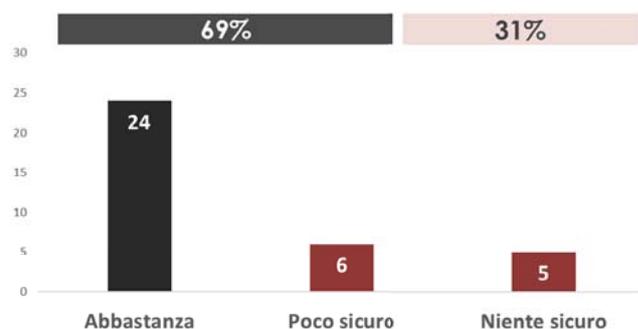
Tuttavia, è interessante notare che, di questo 77% , oltre la metà sono persone senza fragilità.

Questo dato suggerisce che la percezione positiva sulla qualità dei percorsi pedonali è influenzata anche dalle condizioni di mobilità individuale.

illuminazione dei percorsi pedonali



sicurezza dei percorsi pedonali

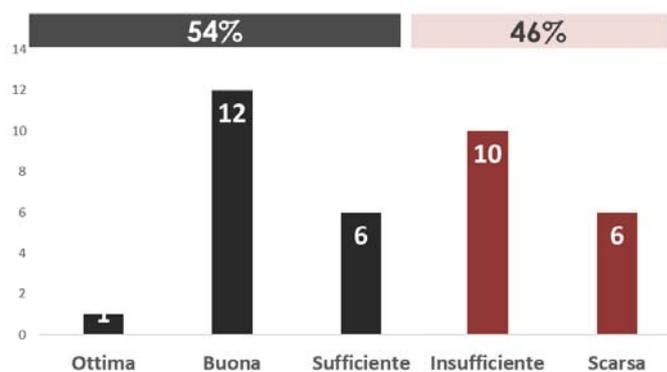


Per quanto riguarda l'illuminazione e la sicurezza dei percorsi pedonali, la maggior parte dei partecipanti si dichiara soddisfatta.

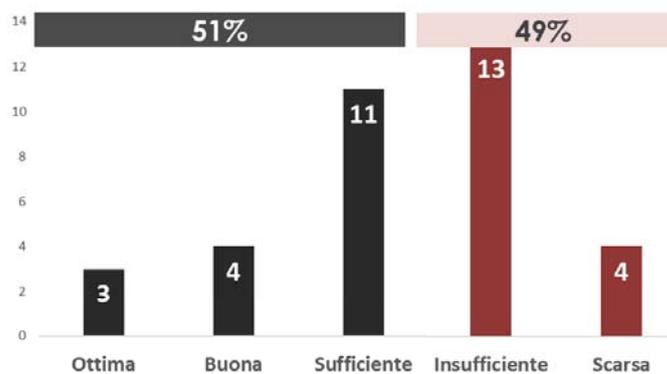
Ma, tra questa maggioranza, oltre la metà è composta da persone senza fragilità.

Anche qua, questo dato suggerisce che la percezione positiva della qualità dei percorsi pedonali è influenzata anche dalle condizioni di mobilità individuale.

presenza di panchine

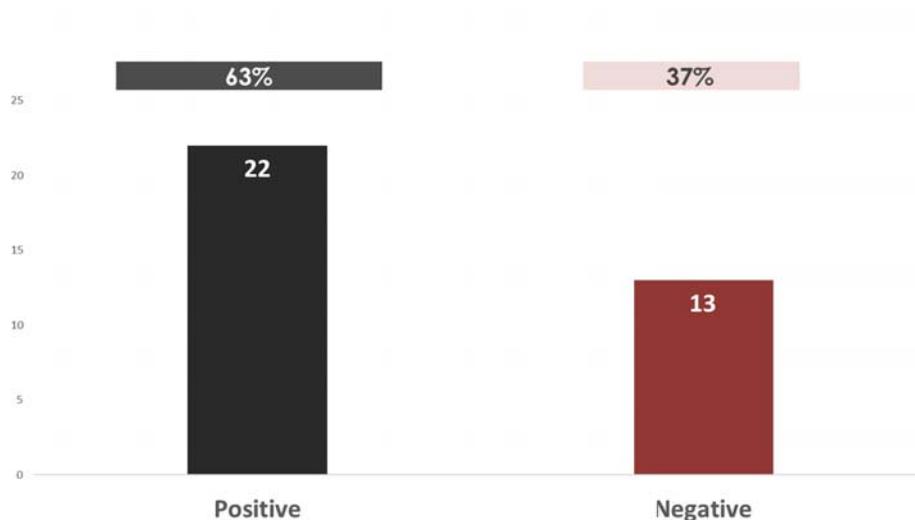


presenza di segnaletica



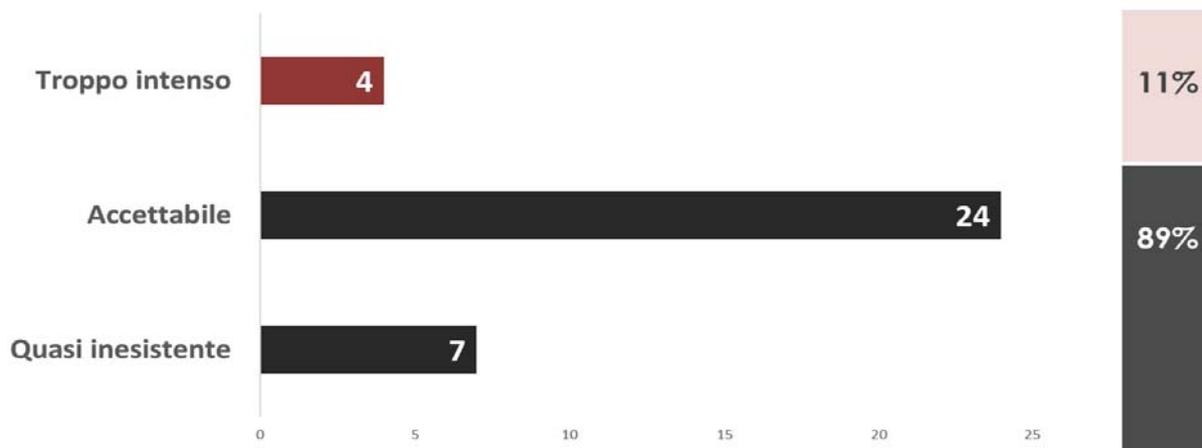
Per quanto riguarda la presenza di panchine e segnaletica lungo i percorsi pedonali. Intorno alla metà dei partecipanti si ritiene soddisfatta.

interazione sui percorsi pedonali protetti



Abbiamo chiesto ai cittadini di condividere il tipo di interazione che hanno avuto sui percorsi pedonali protetti. La maggior parte dei partecipanti ha riportato esperienze positive. Dai dati emerge anche una visione contrastante: da un lato, alcuni partecipanti apprezzano la presenza di altre persone lungo i percorsi pedonali protetti, considerandola un'opportunità di socializzazione; dall'altro, alcuni hanno riportato esperienze meno favorevoli legate a comportamenti o atteggiamenti negativi riscontrati in altre persone.

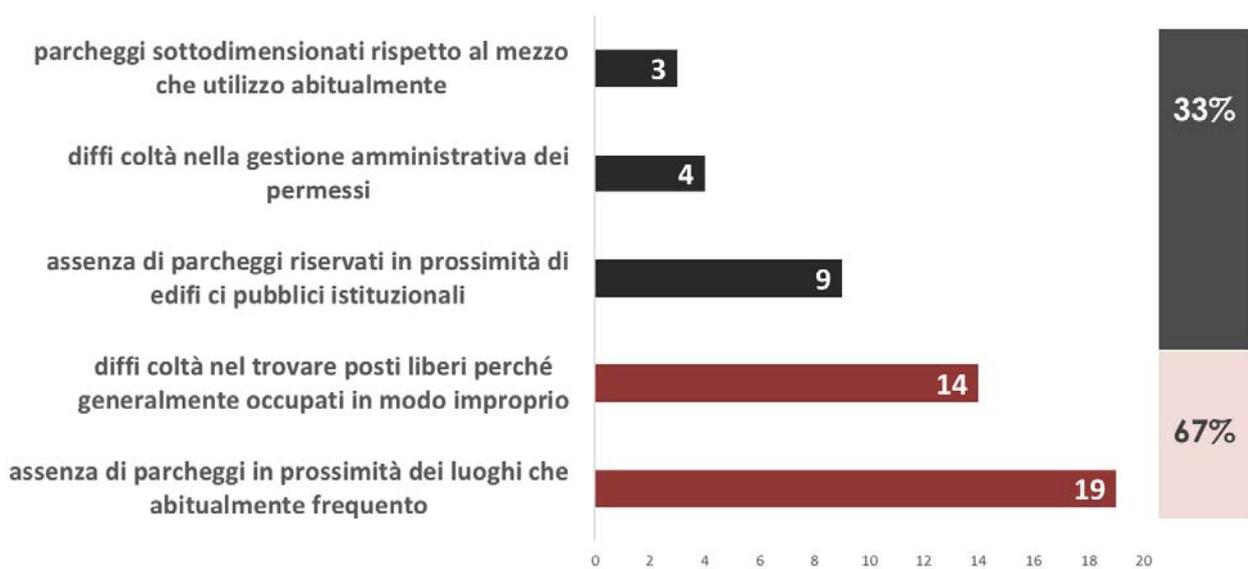
traffico veicolare



Per quanto riguarda il traffico veicolare, l'11% ha segnalato che lo percepiscono come troppo intenso.

È interessante notare che nessuna di queste persone presenta fragilità, suggerendo che la percezione del traffico potrebbe variare in base alla mobilità e alle esigenze individuali.

disagi nell'utilizzo del mezzo privato



La maggioranza delle persone intervistate (67%) 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 se che, ancora una volta emerge una cultura (generalizzata) dell'auto comunque e ovunque si vada e ci si lamenta quando non si trova il parcheggio. Di questo gruppo, la quarta parte presenta una qualche forma di fragilità.

L'occupazione impropria di aree riservate alle persone con disabilità da parte di abusivi 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 attualmente fissata in 672 €. e la decurtazione di 6 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

molte 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.

Di fatto, durante i sopralluoghi nel centro abbiamo riscontrato la presenza di diverse aree sottodimensionate, difficilmente identificabili e 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.

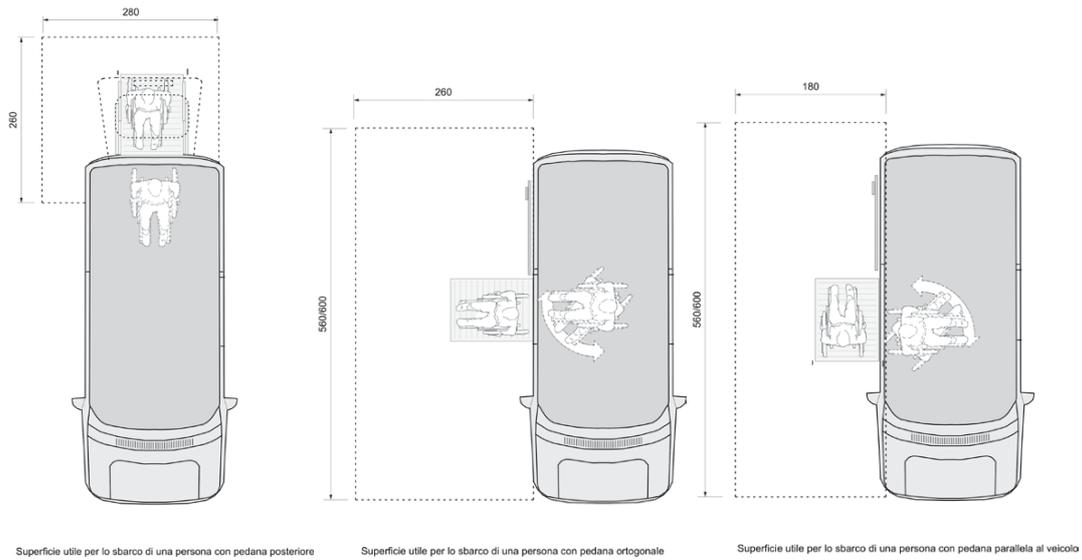
Purtroppo molti parcheggi riservati sono in linea con il marciapiede o la facciata di un edificio e prevedono un'area protetta posteriore al veicolo (previsto dallo stesso Codice della Strada) che di fatto non garantisce la sicurezza necessaria, visto che sia chi guida che le persone trasportate scendono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

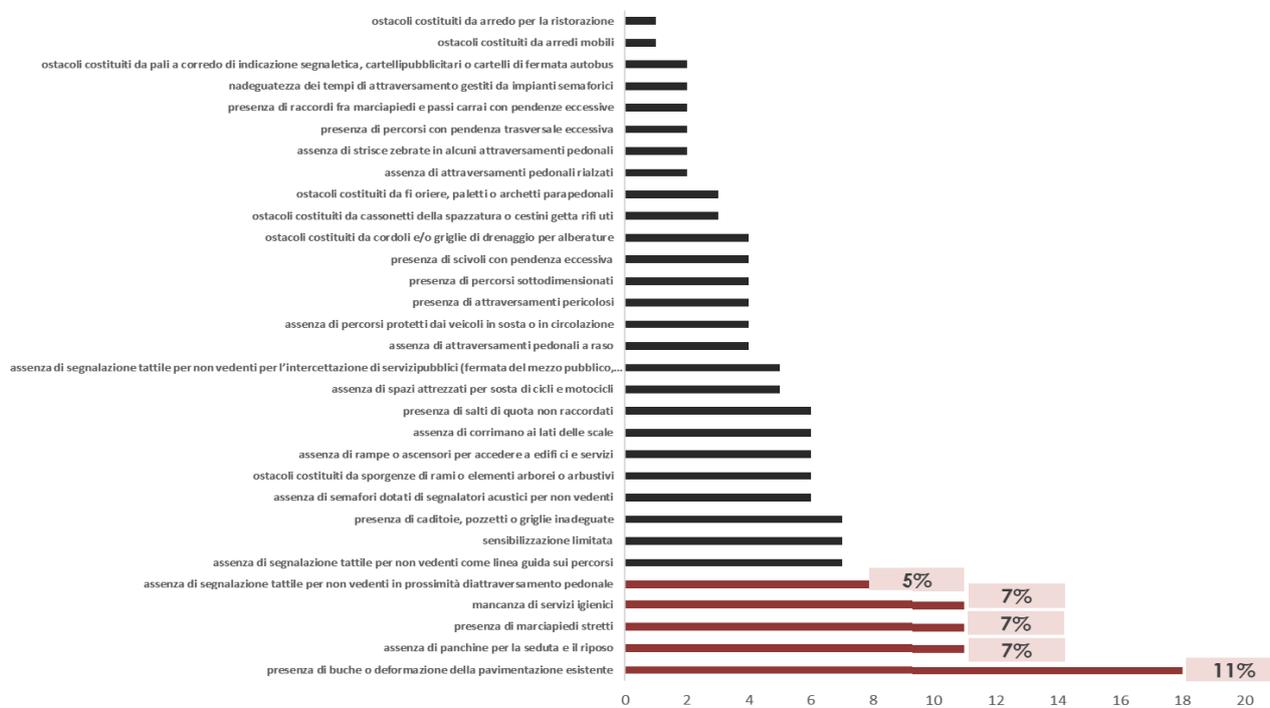


Date le dimensioni generose che vengono richieste per la sosta e la manovra di incarozzamento, sarebbe auspicabile che questa tipologia di sosta possa essere prevista soprattutto nei parcheggi capienti presenti nei centri commerciali o nell'area sportiva.

A seguito vengono riprodotte alcune soluzioni standard previste dalla norma.



disagi come pedone



Per quanto riguarda i disagi vissuti come pedoni, le risposte risultano equilibrate tra persone con fragilità e persone senza fragilità. Questo indica che le difficoltà nel muoversi a piedi sono percepite in modo simile da tutti, suggerendo la necessità di miglioramenti che possano beneficiare l'intera popolazione.

Quelli aspetti più segnalati sono:

presenza di buche o deformazione della pavimentazione esistente

assenza di panchine per la seduta e il riposo

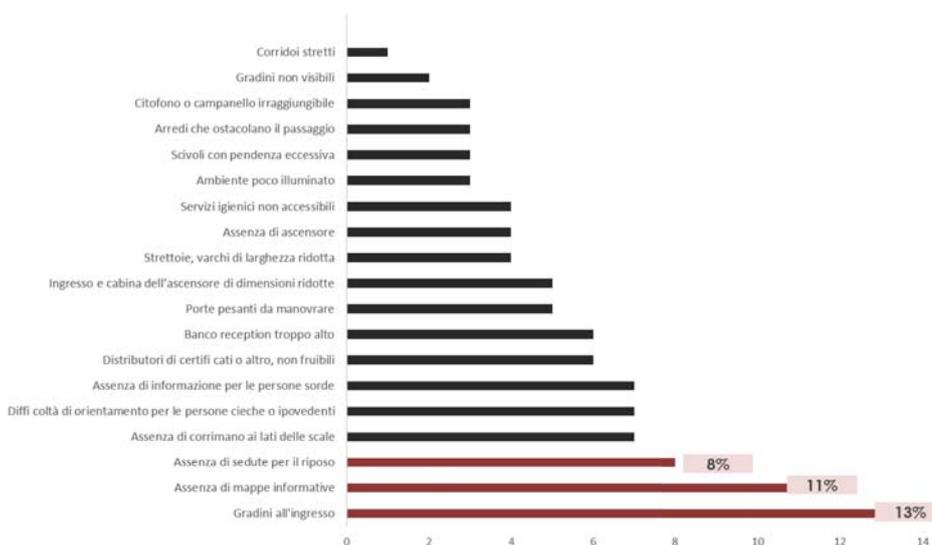
presenza di marciapiedi stretti

manca di servizi igienici

assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale

Restando sempre all'interno del tema sicurezza e orientamento, durante il sopralluogo abbiamo verificato l'assenza di segnaletica pedo-tattile per l'orientamento spaziale, ovvero il riconoscimento di servizi quali l'intercettazione degli attraversamenti e delle fermate dei mezzi pubblici. Si tratta di un dato tecnico non evidenziato direttamente dai cittadini dovuto alla scarsa partecipazione al questionario delle persone con disabilità sensoriale.

disagi negli edifici pubblici



Per quanto riguarda l'accessibilità degli edifici pubblici, i cittadini hanno segnalato vari disagi che limitano l'accesso come la presenza di gradini, la assenza di mappe informative e la assenza di sedute per il riposo.

È emerso che quasi la totalità delle persone che avverte la mancanza di sedute per il riposo presenta qualche forma di fragilità (90%).

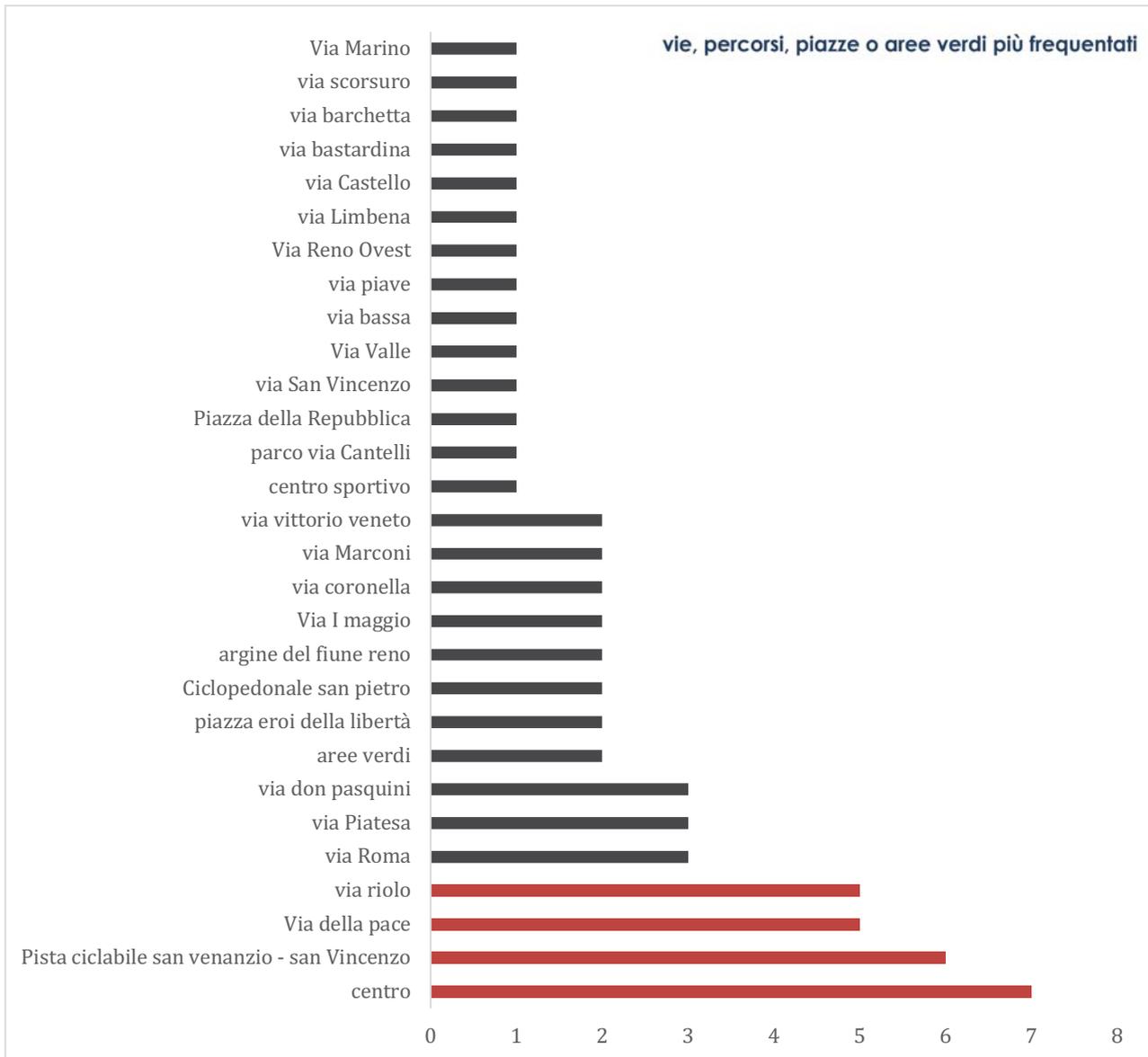
Per le altre problematiche segnalate, invece, le risposte sono distribuite in modo equilibrato tra persone con e senza fragilità.

L'aspetto legato alle criticità relative all'uso di edifici pubblici non si discostano con le criticità rilevate all'interno degli edifici analizzati. Nello specifico, un approfondimento lo ritroviamo all'interno della relazione e nei passi successivi quando vengono esplicitate le condizioni negli edifici analizzati.

Abbiamo identificato le vie, i percorsi e le aree verdi più frequentati.

Le aree principali segnalate sono il centro, la pista ciclabile San Venanzio - San Vincenzo, Via della Pace e Via Riolo.

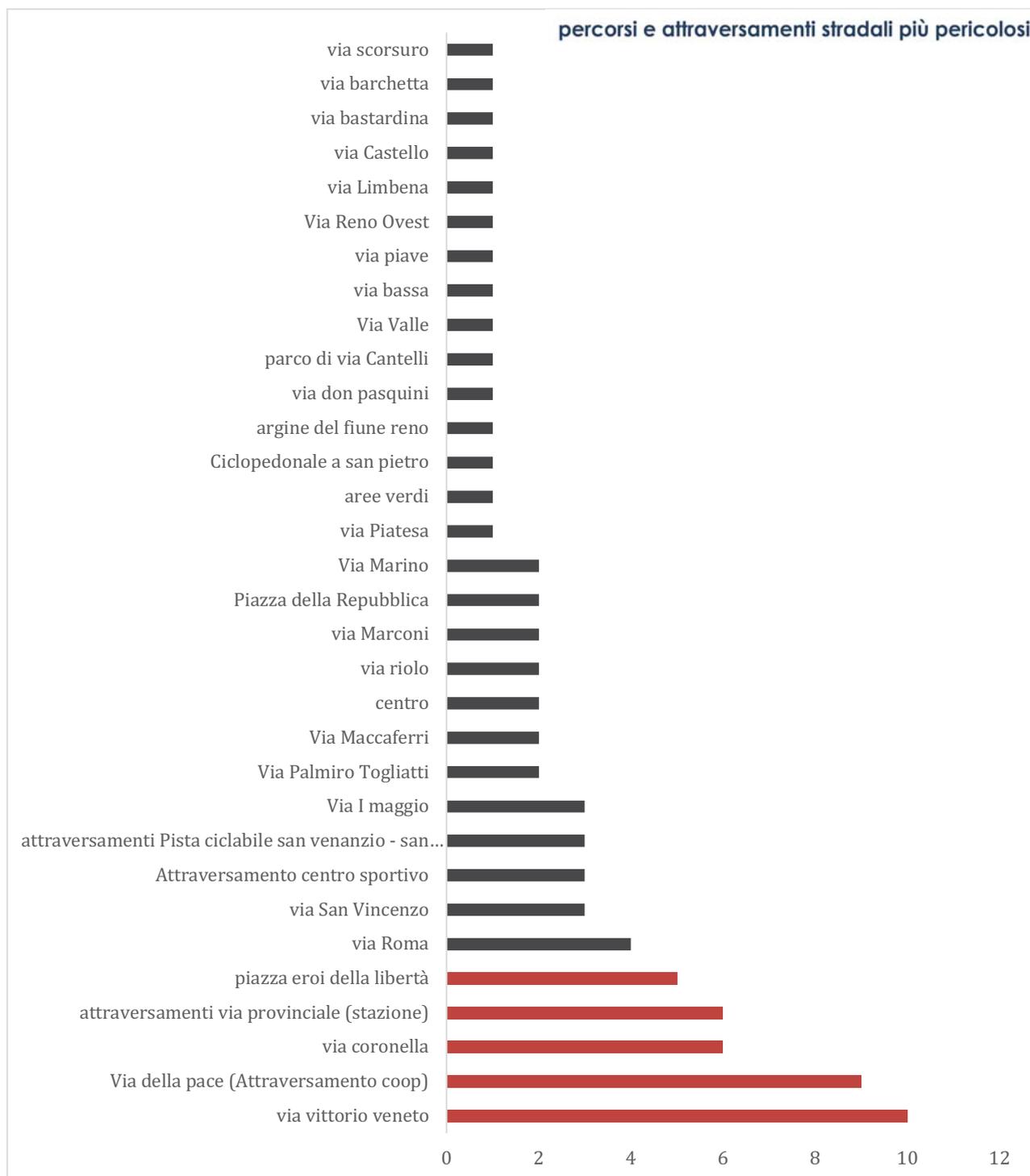
È interessante notare che la maggior parte delle risposte proviene da persone senza fragilità.



Abbiamo identificato le vie, i percorsi e le aree verdi più frequentati.

Le aree principali segnalate sono il centro, la pista ciclabile San Venanzio - San Vincenzo, Via della Pace e Via Riolo.

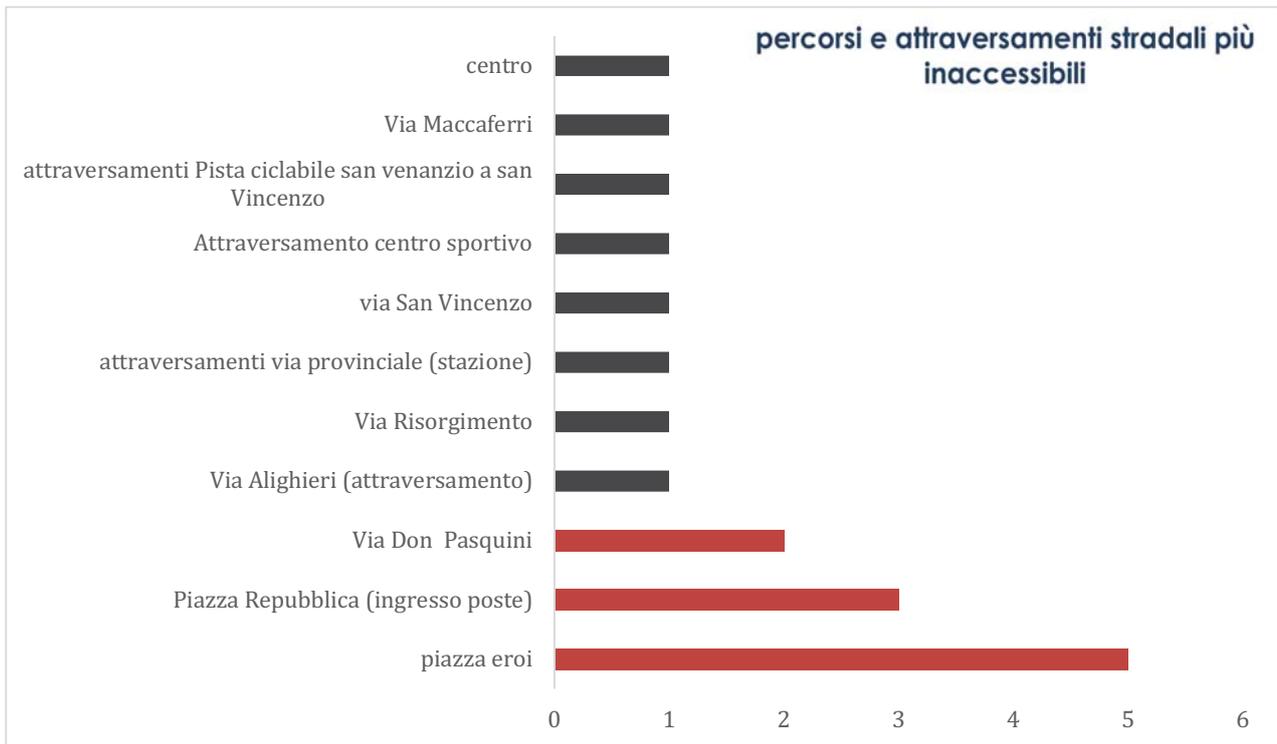
È interessante notare che la maggior parte delle risposte proviene da persone senza fragilità.



Abbiamo chiesto ai cittadini di segnalare i punti più pericolosi.

Le aree indicate includono Via Vittorio Veneto, l'attraversamento di Via della Pace presso la Coop, Via Coronella e gli attraversamenti su Via Provinciale in prossimità della stazione.

La maggior parte delle segnalazioni proviene da persone senza fragilità, indicando che questi punti critici rappresentano un problema di sicurezza percepito dall'intera comunità.



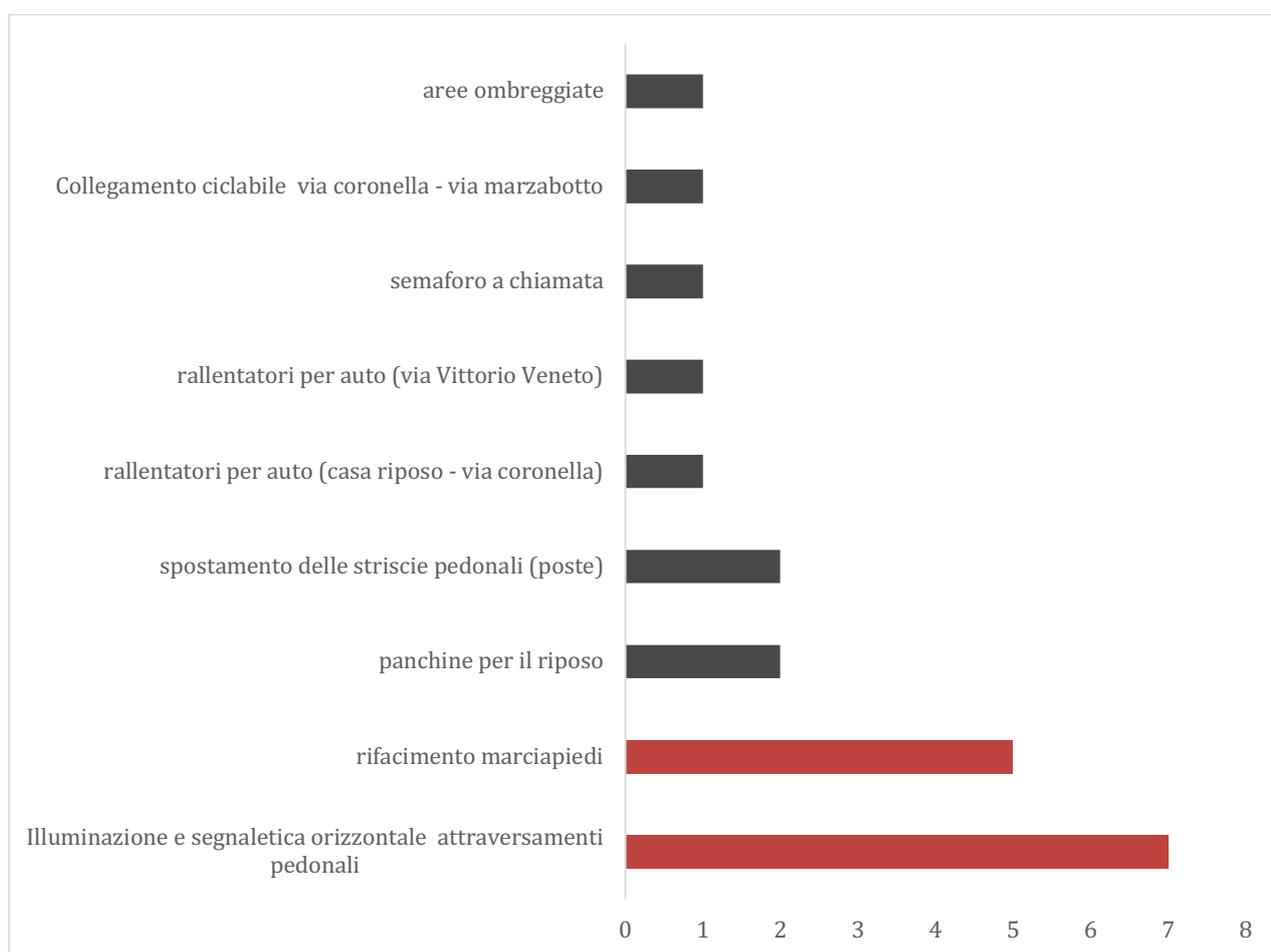
Abbiamo chiesto ai cittadini di segnalare i percorsi e gli attraversamenti stradali percepiti come più inaccessibili.

Le aree indicate includono Piazza Eroi della Libertà e l'ingresso alle Poste in Piazza Repubblica.

La maggior parte delle segnalazioni proviene da persone **senza fragilità**, suggerendo che questi punti critici sono percepiti come inaccessibili da una parte significativa della comunità, indipendentemente dalle condizioni di mobilità.

CONSIDERAZIONI FINALI

La maggioranza di questi suggerimenti proviene da persone **con qualche forma di fragilità**; tuttavia, i temi più rilevanti, come il miglioramento dei marciapiedi e dell'illuminazione nelle aree pubbliche, sono stati indicati da **tutti i partecipanti**. Questo evidenzia come gli interventi di accessibilità e sicurezza siano percepiti come fondamentali per l'intera comunità, non solo per chi ha limitazioni di mobilità.



A2U) 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. Per ogni parametro riportato nella scheda di analisi viene identificato con un peso, ovvero un'importanza diversa rispetto al valore dell'autonomia inquanto persona con disabilità. Il valore non riguarda solo l'accessibilità ma anche la relazione fra persone, stili di vita, opportunità, ecc. che possono assumere pesi diversi.

I dati relativi a ciascun percorso sono visibili nell'allegato 3) Analisi sulle caratteristiche dei percorsi e definizione del valore di priorità che accompagna la relazione finale sono contenute nell'allegato 2).

La sezione sotto riportata indica, in ordine alfabetico, le strade e le piazze con il relativo valore di interesse nel P.E.B.A. (la priorità finale è il risultato di un algoritmo che confronta circa 100 voci fra loro di particolare interesse per le persone fragili)

| Percorso | PRIORITA' FINALE |
|-----------------------|------------------|
| ROMA | 1647360 |
| EROI DELLA LIBERTA' | 1078272 |
| BARCHETTA | 967680 |
| VITTORIO VENETO | 952320 |
| SAN VINCENZO | 441600 |
| ALIGHIERI DANTE | 270336 |
| DEL PARCO | 167200 |
| MALAGUTI ONORATO | 162240 |
| MACCAFERRI ALESSANDRO | 161280 |
| DELLA RINASCITA | 138240 |
| PRIMO MAGGIO | 134400 |
| MARZABOTTO | 69120 |
| CAVALLINI AURELIO | 67584 |
| BOSI TORINO | 61952 |

| | |
|---------------------|-------|
| GIROTTI ALBERTINA | 51840 |
| CESARI MARIO | 50400 |
| CANTELLI GUIDO | 48000 |
| SOLIDARIETA | 46080 |
| VILLANI EZIO | 43200 |
| CORONELLA | 40000 |
| XXIV MAGGIO 1915 | 34560 |
| COSTRUTTORI DI PACE | 30720 |
| PETRARCA FRANCESCO | 30720 |
| DELLA REPUBBLICA | 28800 |
| RISORGIMENTO | 28800 |
| VALLE | 26400 |
| MARINO VINCENZO | 25920 |
| VANCINI MARINO | 15360 |
| BERGAMI RINO | 12288 |
| SAN VENANZIO | 8640 |
| MORO ALDO | 7680 |
| BOCCACCIO GIOVANNI | 6400 |
| FANIN GIUSEPPE | 5760 |
| MANZATICO | 4096 |
| TOGLIATTI PALMIRO | 3840 |

A2E) CARATTERISTICHE DEGLI EDIFICI E LORO PRIORITÀ

Quando si affronta la problematica dell'abbattimento delle barriere a livello edilizio, diventa assolutamente indispensabile conoscerne l'uso dell'immobile, la tipologia di servizio la tipologia edilizia, la presenza di utenti, il range di investimento economico previsto nel PEBA, ecc...

Per ogni parametro riportato nella scheda di analisi viene identificato con un peso, ovvero un'importanza diversa rispetto al valore dell'autonomia in quanto persona con disabilità. Il valore non riguarda solo l'accessibilità ma anche la relazione fra persone, stili di vita, opportunità, ecc. che possono assumere pesi diversi.

I dati relativi a ciascuna scheda sono visibili nell'allegato 6) mentre l'analisi per la definizione delle priorità sono contenute nell'allegato 5).

La sezione sotto riportata indica, in ordine alfabetico, gli edifici con il relativo valore di interesse nel P.E.B.A. (la priorità finale è il risultato di un algoritmo che confronta circa 115 voci fra loro di particolare interesse per le persone fragili)

| Nome edificio | Indirizzo | PRIORITA' FINALE |
|----------------------------------|--|------------------|
| CASA RESIDENZA LA TORRE | Via Coronella, 75, Galliera Antica | 7000 |
| MUNICIPIO | Piazza Eroi della Libertà, 1, San Venanzio | 6468 |
| PALAZZETTO BENTIVOGLI | Via della Pace, 39, San Venanzio | 5474 |
| SALA PUBBLICA DI GALLIERA | P.za Torino Bosi, 6, Galliera Antica | 5070 |
| CENTRO MEDICO SAN VENANZIO | Via della Pace, 41, San Venanzio | 4960 |
| CIMITERO SAN VINCENZO | Via della Pace, 141, San Venanzio | 3808 |
| CENTRO MEDICO GALLIERA ANTICA | Piazza della Rinascita, Galliera Antica | 3420 |
| SCUOLA ELEMENTARE MALAGUTI | Via Giorgio Malaguti, 2, San Venanzio | 3240 |
| SCUOLA SECONDARIA GIOVANNI XXIII | Via Aurelio Cavallini, 26, San Venanzio | 3230 |
| SALA GIOVANI SPAZIO G | Via Dante Alighieri, 3A, San Vincenzo | 2940 |
| CIMITERO GALLIERA ANTICA | Via Barchetta, 48, Galliera Antica | 2800 |
| SCUOLA MATERNA SACRO CUORE | Via S. Vincenzo, 5, San Vincenzo | 2688 |
| SPOGLIATOI TENNIS | Via della Pace, 39, San Venanzio | 2250 |
| SCUOLA MATERNA SAN VINCENZO | Via F. Petrarca, 16, San Vincenzo | 2160 |
| TRIBUNA CENTRO SPORTIVO | San Venanzio | 1890 |
| PALESTRA | Via Roma, San Venanzio | 1764 |
| CASERMA | Via della Pace, 4, San Venanzio | 1560 |
| BIBLIOTECA | Via della Pace, 2, San Venanzio | 1485 |
| SEDE CROCE ITALIA | Via della Pace, 39, San Venanzio | 1280 |

B1) 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. *Vedasi l'Allegato 4).*

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

CRITICITA' SPECIFICHE RILEVATE SUI PERCORSI

ARREDO URBANO

- Arredo mobile pericoloso
- Assenza di fontana accessibile
- Assenza di gazebo
- Assenza di percorso vita: assenza di attrezzature fruibili
- Assenza di sedute per il riposo
- Giochi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (altalene)
- Giochi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (sabbiera)
- Giochi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (scivoli)
- Seduta senza braccioli
- Tavoli inadatti (altezza non regolare e impossibilità di accostarsi per una persona in carrozzina)

ATTRAVERSAMENTI

- Attraversamento pedonale non protetto
- Attraversamento pedonale pericoloso su strada ad alta intensità di traffico
- Assenza di attraversamento pedonale a raso
- Assenza di stallo per la sosta
- Assenza di strisce zebra
- Presenza di attraversamento pedonale non inutilizzato o troppo pericoloso

MARCIAPIEDI-PERCORSI PEDONALI A RASO

- Assenza di percorso a raso
- Assenza di percorso idoneo per il collegamento con/fra oggetti d'arredo, giochi e quant'altro infrastrutturalmente presente nel parco/giardino.
- Assenza di percorso in rilevato
- Assenza di protezione del percorso pedonale

NON VEDENTI

- Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità dell'attraversamento pedonale.
- Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti.
- Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi (Targa tattile, fermata del mezzo pubblico)
- Segnalazione tattile di intercettazione dell'attraversamento per non vedenti

SEGNALETICA

- Assenza di segnaletica di preavviso di un attraversamento.
- Assenza di una pensilina a segnalazione e protezione di uno spazio di sosta (fermata Autobus)

IMPIANTISTICA

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

DISLIVELLI

- Dislivello causato da gradino max 2,5 cm
- Dislivello causato da gradino di 2/30 cm
- Scivolo con pendenza eccessiva

OSTACOLI

- Ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus
- Ostacolo costituito da cassonetto della spazzatura
- Ostacolo costituito da fioriera, albero o cespuglio
- Ostacolo costituito da manufatto o prefabbricato dissuasore di sosta o passaggio di automezzi
- Ostacolo costituito da paletto/archetto parapedonale
- Ostacolo costituito da rastrelliera per sosta cicli e motocicli
- Ostacolo costituito dalla sosta non regolamentare di veicoli
- Ostacolo dovuto a pozzetto sporgente

PARCHEGGI

- Parcheggio collocato in posizione non idonea per la funzione richiesta
- Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica orizzontale
- Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica su supporto verticale
- Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)

PASSI CARRAI

- Passo carraio inadeguato

PAVIMENTAZIONE

- Pavimentazione con sconessioni dovute al ciottolo
- Pavimentazione con sconessioni dovute alle fugature
- Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino
- Percorso con larghezza inferiore a cm 120
- Presenza di pendenza trasversale eccessiva
- Presenza di sconessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.
- Sconnessione generalizzata della pavimentazione

B2) ANALISI DEGLI EDIFICI EVIDENZIANDO LE SITUAZIONI DI DISAGIO.

Negli edifici si è intervenuti con una fase di rilievo e un minuzioso censimento delle barriere architettoniche individuando: dislivelli costituiti da gradini, pendenze eccessive, ecc. pavimentazioni sconnesse, passaggi insufficienti, bagni con spazi ridotti, sanitari collocati in modo errato, porte strette, assenza di ascensori o elevatori, ecc..

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

CRITICITA' SPECIFICHE RILEVATE NEGLI EDIFICI

SPAZI ESTERNI

- Assenza di area di stazionamento
- Assenza di percorso a raso
- Assenza di rampa di collegamento fra quote diverse.
- Assenza di sedute per il riposo
- Automatismo per l'apertura del cancello (assenza)
- Banda segnalazione pericolo: assenza
- Citofono in posizione inadeguata
- Citofono: assenza
- Corrimano: assenza/inadeguatezza
- Discontinuità della pavimentazione
- dislivello (inferiore 2,5 cm)
- Dislivello causato da gradino max 2,5 cm
- Giochi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (scivoli)
- Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature
- Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.
- Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)
- Scivolo con pendenza eccessiva
- Superamento della differenza di quota attraverso una rampa mobile
- Superamento dislivello (inferiore 2,5 cm)

SPAZI INTERNI DI COLLEGAMENTO

- Assenza di "spazio sensoriale" di stimolo o tranquillizzante.
- Attaccapanni in posizione inadeguata
- Tavolo: inadeguato
- Panca di seduta: assenza
- Assenza di sedute
- Assenza di maniglione verticale sulla porta scorrevole.
- Assenza di rampa di collegamento fra quote diverse.
- Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto 70x50
- Assenza di segnaletica interna alla cabina
- Impianto di sollevamento con la cabina non allineata al piano di sbarco.
- Banda segnalazione pericolo: assenza
- Impianto di comunicazione carente
- bagno accessibile: assenza
- Campanello di allarme a corda: assenza
- Distributore carta igienica: assenza
- Fasciatoio: assenza
- distributore carta igienica: posizione inadeguata

- Doccia con accessori mal posizionati.
- Lavabo: assenza (bagno riservato)
- Maniglione verticale inadeguato
- Maniglione: assenza
- Mensola/appendiabiti: assenza
- Ostacolo costituito da bidet
- Porta asciugamani in posizione inadeguata
- Pulsante sciacquone in posizione inadeguata
- Pulsante sciacquone: assenza
- Rubinetteria inadeguata
- Sanitario di forma non idonea
- Serramento interno al servizio igienico: inesistente
- Specchio in posizione inadeguata
- Specchio: assenza
- Vaso wc: posizione inadeguata
- Assenza di maniglione orizzontale sulla porta
- Estintore in posizione inadeguata
- Bancone sportello pubblico: inadeguato (WAYFINDING)
- Corrimano: assenza/inadeguatezza
- Placca con iscrizioni in braille: assenza (ascensore)
- Scivolo interno all'edificio con pendenza eccessiva.
- Segnaletica informativa e di orientamento assente
- Serramento interno inadeguato

C1) AMBITO URBANO - PROPOSTE IN LUOGO TENDENTI ALLA ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE E AL MIGLIORAMENTO DEL COMFORT AMBIENTALE.

Le proposte sono state definite attraverso codici numerici riportati sul percorso in cartografia digitalizzata e georeferenziata; una legenda descrive mediante brevi relazioni e disegni illustrativi ogni luogo interessato e il singolo intervento da compiersi.

Le soluzioni fornite sono state il frutto di un insieme di valutazioni relative alla funzionalità dei percorsi, al grado di attuabilità concreta, alle caratteristiche del mezzo o dei più mezzi di trasporto individuati, alla compatibilità degli interventi con l'ambiente circostante e alle esigenze dell'utenza.

Non tralasciando mai quelle che sono le scarse disponibilità economiche di questi ultimi anni, sono state definite, assieme all'Amministrazione Comunale i diversi livelli di priorità a cui gli interventi saranno nel futuro soggetti.

Per meglio comprendere la natura prestazionale suggerita nei vari luoghi individuati dal Piano dell'Accessibilità Urbana, si riportano in ordine alfabetico le criticità e le proposte prestazionali suggerite.

NB.:



- *Per Codice capitolato si intende un codice alfanumerico ad uso esclusivamente interno per associare una scheda ad uno specifico intervento prestazionale;*
- *L'argomento riguarda l'oggetto dell'intervento;*
- *La criticità è la situazione rilevata rispetto all'oggetto dell'intervento;*
- *La prestazione da raggiungere rappresenta l'obiettivo per il miglioramento della situazione;*
- *Il numero riguarda la quantità di casi riscontrati durante la rilevazione e alla soluzione prestazionale.*



| <i>Codice capitolato</i> | <i>Oggetto URBANO</i> | <i>criticità</i> | <i>prestazione da raggiungere</i> | <i>casi</i> |
|--------------------------|------------------------|---|--|-------------|
| <i>u228</i> | <i>Area parcheggio</i> | <i>Parcheeggio riservato sprovvisto di segnaletica orizzontale</i> | <i>Realizzazione di segnaletica orizzontale permanente di colore giallo attraverso la tinteggiatura su bitume o l'applicazione di laminati plastici autoadesivi o similari, rifrangenti e antiscivolo.</i> | <i>4</i> |
| <i>u223</i> | <i>Area parcheggio</i> | <i>Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheeggio a pettine ortogonale al percorso pedonale)</i> | <i>Inserimento di un'area di parcheggio di mt 5x3,20 in aderenza al percorso pedonale. L'area dovrà essere adeguatamente evidenziata con una segnaletica verticale, posta a cm 220 d'altezza, e da una segnaletica orizzontale che individua una zona di cm 170 di larghezza, relativa all'ingombro dell'autovettura, ed una seconda, di larghezza minima cm 150, necessaria al libero movimento dell'utente in fase di trasferimento. La zona pedonale, se non complanare, dovrà sempre essere raccordata mediante scivolo (max 8%) con il percorso principale. Attualmente abbiamo l'introduzione del contrassegno di parcheggio per disabili conforme al modello previsto dalla raccomandazione n. 98/376/CE del Consiglio dell'Unione europea del 4 giugno 1998.</i> | <i>8</i> |
| <i>u229</i> | <i>Area parcheggio</i> | <i>Parcheeggio collocato in posizione non idonea per la funzione richiesta</i> | <i>Eliminazione dell'area di parcheggio esistente e riservata alle persone con disabilità in possesso dell'apposito contrassegno.</i> | <i>5</i> |
| <i>u224</i> | <i>Area parcheggio</i> | <i>Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheeggio in linea, parallelo al percorso pedonale)</i> | <i>Inserimento di un'area di parcheggio di mt 6x3,20 in aderenza al percorso pedonale. L'area dovrà essere adeguatamente evidenziata con una segnaletica verticale, posta a cm 220 d'altezza, e da una segnaletica orizzontale che individua una zona di cm 170 di larghezza, relativa all'ingombro dell'autovettura, ed una seconda, di larghezza minima cm 150, necessaria al libero movimento dell'utente in fase di trasferimento. La zona pedonale, se non complanare, dovrà sempre essere raccordata mediante scivolo (max 6%) con il percorso principale.</i> | <i>2</i> |
| <i>u227</i> | <i>Area parcheggio</i> | <i>Parcheeggio riservato sprovvisto di segnaletica su supporto verticale</i> | <i>Dotazione di segnaletica verticale permanente e ben visibile ad una altezza di cm 220 da terra.</i> | <i>2</i> |



Tendenzialmente, dopo aver verificato la presenza di parcheggi riservati secondo quanto previsto dalla norma, si è valutato il contesto del luogo, la presenza/quantità di servizi rivolti al pubblico e conseguentemente proposto, ove necessario, un numero maggiore di posti riservati. Capita che le aree di sosta/parcheggio riservate non siano dotate del requisito minimo per renderle visibili a distanza con la necessaria dotazione di segnaletica come previsto dal Codice della Strada; oppure avere la segnaletica verticale troppo bassa o rivolta da altre parti o la stessa segnaletica orizzontale consumata e pertanto non leggibile.

Un ulteriore suggerimento che viene proposto in quelle situazioni in cui è evidente che l'area riservata alla sosta è sottodimensionata rispetto alle indicazioni di norma è l'aumento delle dimensioni.

Generalmente l'area più penalizzata è quella riservata alle manovre di salita e discesa della persona in carrozzina dove spesso l'area di sbarco viene ricavata dallo spazio avanzato e con forme geometriche non consone al bisogno.

| | | | | |
|------|------------------------|--|--|---|
| u025 | Attraversamento | Assenza di attraversamento pedonale a raso | Nuova realizzazione di attraversamento pedonale a raso, tramite adeguamento dei raccordi al percorso pedonale esistente e inserimento di segnaletica tattile a pavimento (segnale pericolo valicabile) ad evidenziare la delimitazione tra sede pedonale e carrabile; realizzazione di zebraure di larghezza minima 250 cm. La pavimentazione utilizzata nell'attraversamento, sarà la medesima già presente. | 1 |
|------|------------------------|--|--|---|

Si tratta di situazioni in cui si ravvede la necessità di inserire un attraversamento quando il percorso pedonale presenta una condizione di impraticabilità dovuta alla differenza di quota fra marciapiede e sede stradale.

In alcune condizioni, quando occorre alzare il livello di sicurezza, si è proposto l'attraversamento rialzato con tutte le soluzioni specifiche per le persone non vedenti.

Il suggerimento viene fornito anche in quei casi in cui le strisce sono poco leggibili e pertanto necessitano di un ripristino.

La buca postale è un oggetto di arredo urbano la cui diffusione sul territorio è sempre più ridotta; quelle ancora presenti rappresentano ancora, in alcuni contesti, un vero e proprio ostacolo per le persone non vedenti, ipovedenti o di bassa statura.

| | | | | |
|------|-------------------|--|--|---|
| u139 | Cassonetto | Ostacolo costituito da cassonetto della spazzatura | Ricollocazione dell'oggetto esistente lasciando un passaggio netto per i pedoni di almeno cm 120 in larghezza. | 1 |
|------|-------------------|--|--|---|

Troppo spesso ritroviamo i cassonetti della spazzatura collocati in maniera impropria se non addirittura su gli stessi percorsi pedonali. Occorre regolamentare meglio l'uso e il deposito dei contenitori. Si tratta di un annoso problema di non facile soluzione se non quella di incassare nel sottosuolo i contenitori, come già abbiamo avuto modo di osservare, oppure creare delle isole schermate che nascondono tali oggetti. Un altro problema che generalmente si riscontra in gran parte delle città, è la presenza dell'imboccatura del contenitore rivolta verso la strada e non verso il marciapiede pedonale. Questa abitudine fa sì che la persona per poter conferire il sacchetto, deve recarsi su un'area carrabile non protetta; l'imboccatura del cassonetto deve essere sempre rivolta verso percorso protetto, inoltre la stessa altezza del marciapiede potrebbe facilitare l'operazione da parte delle persone di bassa statura. Per il futuro sarebbe auspicabile che anche le persone con disabilità, che utilizzano una carrozzina, possano conferire facilmente i rifiuti negli appositi contenitori.



| | | | | |
|---|----------------------------|--|--|----------|
| <i>U150</i> | <i>Dissuasore di sosta</i> | <i>Ostacolo costituito da manufatto o prefabbricato dissuasore di sosta o passaggio di automezzi</i> | <i>Ricollocare il dissuasore verso il margine esterno, qualora possibile, del percorso pedonale in modo da non costituire intralcio per le persone non vedenti e sub vedenti o persone anziane accompagnate.</i> | 3 |
| <i>u019</i> | <i>Fontanella</i> | <i>Assenza di fontana accessibile</i> | <i>Sostituzione della fontana esistente con un modello di fontana accessibile.</i> | 1 |
| <i>U262</i> | <i>Fugature</i> | <i>Pavimentazione con sconnesioni dovute al ciottolo</i> | <i>Miglioramento della pavimentazione esistente mediante a levigatura dei ciottoli, attenuando le asperità prodotte e successiva stilatura al fine di ottenere una maggiore complanarietà tra gli elementi costituenti la pavimentazione.</i> | 1 |
| <i>u260</i> | <i>Fugature</i> | <i>Pavimentazione con sconnesioni dovute alle fugature</i> | <i>Rifacimento della fugatura tramite asportazione materiale eventualmente sporgente e ripristino materiale dove mancante, con stilatura adeguata al fine di ottenere perfetta complanarietà tra gli elementi costituenti la pavimentazione.</i> | 1 |
| <p><i>Buona parte degli interventi previsti nel centro storico, le cui pavimentazioni sono in pietra, riguardano le stuccature fra le pietre. L'imprecisione delle pietre e l'assettamento di buona parte di queste, creano una superficie sconnessa che produce vibrazioni alla carrozzina rigida e conseguentemente forti vibrazioni spesso dolorose al corpo della persona seduta. E' stata scelta la stuccatura delle fughe come soluzione alternativa al rifacimento completo della pavimentazione, una mediazione per raggiungere in tempi brevi una condizione di parziale accessibilità del luogo. Dove non esistono marciapiedi, abbiamo sceltodi intervenire su un lato del percorso, lo stesso più facilmente ripristinabile e con più presenza di serviz rivolti al pubblico.</i></p> | | | | |
| <i>n007</i> | <i>Gazebo</i> | <i>Assenza di gazebo</i> | <i>Gazebo a base rettangolare o quadrata: struttura portante interamente in legno di pino impregnato in autoclave, con pali portanti da cm. 9x9, sottotetto in assi di legno, copertura due falde con carta catramata e tegole canadesi, oppure kit di perline in abete tagliate a misura. L'area deve essere perfettamente pianeggiante e attrezzata con sedute per il riposo. Qualora si preveda un tavolo, questo deve essere fruibile dalle persone in carrozzina, ovvero avere il lato corto allungato di almeno 50 cm.</i> | 1 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|-----------------|---|---|---|
| n012 | Gioco per parco | Assenza di percorso vita: assenza di attrezzature fruibili | <p><i>E' ormai noto che una regolare e moderata attivita' fisica e' il primo e fondamentale passo per ottenere benefici per lo spirito e il corpo e se fatta all'aria aperta e in compagnia diventa sinonimo di salute, benessere e buon umore. Perche' aiuta a migliorare la circolazione, l'equilibrio e la coordinazione ma soprattutto e' un invito a socializzare e a stare insieme.</i></p> <p><i>I percorsi vita consistono in un circuito che si svolge di solito lungo un sentiero di pochi chilometri e che si sviluppa nel verde di un bosco o di un parco urbano. Esso prevede un equilibrato programma di attività motorie ed è suddiviso in una serie di tappe distanziate tra loro da circa un centinaio di metri. Dopo una prima tappa di riscaldamento, le successive indicano ognuna un tipo diverso di esercizio, da eseguire a corpo libero oppure con l'ausilio di attrezzature fornite appositamente lungo il percorso. Le tappe si raggiungono ad un leggero passo di corsa (da qui la forte componente aerobica del percorso vita), respirando profondamente per una migliore coordinazione del movimento.</i></p> <p><i>La chiave del successo di questa formula risiede nel l'essere praticabile da tutti (bambini, adulti, anziani, atleti e non), in quanto permette l'adattamento del programma di esercizi alle specifiche condizioni e possibilità di ognuno, ma anche l'ambientazione dei percorsi nel fresco e salutare verde dei parchi costituisce un elemento di forte richiamo. Infine, non va dimenticata la piena libertà di scelta dei giorni, degli orari di frequenza e di intensità e quantità dell'esercizio.</i></p> | 1 |
| n008 | Gioco per parco | Giochi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (scivoli) | <p><i>I parchi gioco all'aperto offrono delle possibilità di movimento che raramente sono offerti dagli spazi chiusi: si possono, per esempio, sperimentare movimenti di accelerazione e rallentamento (salite e discese), stimoli sensoriali vari: l'aria, il vento, l'umidità, le ombre e la luce, il sole, il calore e il freddo.</i></p> <p><i>Compito del progettista è di conciliare i criteri e gli attrezzi di gioco scelti per il parco con le condizioni proprie del terreno (colline, dirupi, pendenze, pianure, sentieri) e la vegetazione esistente (prati, aiuole, siepi, arbusti, alberi).</i></p> <p><i>Le zone gioco devono, per quanto possibile, essere collegate tra loro in modo da accostare proposte di gioco con livelli di difficoltà diversi tra loro. Zone di movimento si alternano a zone di riposo: in questo modo si aumenta la sicurezza dei bambini che giocano e si dà loro la possibilità di distinguere meglio le diverse zone di attività.</i></p> | 2 |



| | | | | |
|-------------|------------------------|--|--|----------|
| <i>n009</i> | <i>Gioco per parco</i> | <i>Giocchi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (altalene)</i> | <i>Inserire attrezzature ludiche che favoriscono il gioco e la relazione da parte di bambini e bambine con disabilità. A titolo di esempio: ALTALENE Un gioco pressoché onnipresente nelle aree attrezzate è l'altalena. La versione più semplice, una tavoletta sorretta da due corde, non è molto adatta a soddisfare le necessità di tutti. Qualche miglioramento si può ottenere sostituendo la tavoletta con un sedile a gabbia che offra un buon contenimento sui quattro lati. Importante è la presenza di un elemento di sostegno centrale posto nella parte anteriore e idoneo ad impedire lo scivolamento in avanti. Una altalena un po' particolare, costruita per sorreggere contemporaneamente anche più bambini, e molto comoda anche per bambini con disabilità, è quella che al posto del comune sedile ha un "nido", ossia una specie di cesta abbastanza grande e robusta dentro la quale anche più bambini possono stare seduti o sdraiati.</i> | <i>1</i> |
| <i>n011</i> | <i>Gioco per parco</i> | <i>Giocchi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (sabbie)</i> | <i>I parchi gioco all'aperto offrono delle possibilità di movimento che raramente sono offerti dagli spazi chiusi: si possono, per esempio, sperimentare movimenti di accelerazione e rallentamento (salite e discese), stimoli sensoriali vari: l'aria, il vento, l'umidità, le ombre e la luce, il sole, il calore e il freddo. Compito del progettista è di conciliare i criteri e gli attrezzi di gioco scelti per il parco con le condizioni proprie del terreno (colline, dirupi, pendenze, pianure, sentieri) e la vegetazione esistente (prati, aiuole, siepi, arbusti, alberi). Le zone gioco devono, per quanto possibile, essere collegate tra loro in modo da accostare proposte di gioco con livelli di difficoltà diversi tra loro. Zone di movimento si alternano a zone di riposo: in questo modo si aumenta la sicurezza dei bambini che giocano e si dà loro la possibilità di distinguere meglio le diverse zone di attività.</i> | <i>1</i> |



| | | | | |
|---|-------------|--|--|----|
| u271 | Griglia | Caditoia inadeguata | Sostituzione della caditoia con nuovo manufatto che verrà incassato e reso perfettamente complanare al pavimento. La caditoia non dovrà presentare fessure tali da costituire ostacolo o pericolo rispetto a ruote, tacchi o bastoni. I vuoti non potranno essere attraversati da sfere di diametro superiore ai 20 mm (preferibilmente non superiore a 15 mm); eventuali fessure parallele dovranno essere poste in senso ortogonale alla principale direzione di marcia. | 5 |
| u267 | Griglia | Presenza di caditoia/griglia rete meteoriche o prese aria per piani interrati con fessure longitudinali rispetto al senso di marcia dei pedoni | Riposizionamento della griglia ruotata di 90° rispetto al senso di marcia dei pedoni, in modo da non costituire pericolo al passaggio delle persone. Eventuale realizzazione di raccordo con la pavimentazione circostante, tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare. | 1 |
| <p><i>Durante il rilievo delle criticità abbiamo verificato che per alcuni casi di griglie con fessure determinate dall'esigenza di scarico (x m3) d'acqua in rapporto alla superficie, hanno maglie eccessivamente larghe. La normativa legata alle "barriere architettoniche" ci dice che i grigliati utilizzati nella pavimentazione devono avere maglie inattraversabili da una sfera di 15 mm, per evitare situazioni di pericolo alle persone che fanno uso di tacchi, bastoni o simili. Qualora i grigliati presentino forme rettangolari, queste devono essere poste con il lato maggiore verso la direzione principale di marcia. Tutte le griglie devono essere incassate e perfettamente allineate e complanari alla pavimentazione. E' evidente che per assecondare la prestazione definita dalla norma, occorrerebbe metter mano e riprogettare l'intero sistema di impiantistica per lo scarico delle acque meteoriche, cosa alquanto improbabile. Abbiamo quindi scelto di intervenire la dove il manufatto appariva veramente pericoloso o dove la tipologia e le caratteristiche del prodotto potevano prefigurare una possibile modifica, per esempio ruotare di 90° la griglia stessa.</i></p> | | | | |
| u346 | Marciapiede | Assenza di percorso a raso | Nuova realizzazione di marciapiedi a raso con le seguenti caratteristiche: - altezza massima 2,5 cm dal piano carrabile; - larghezza minima 150 cm; in presenza di cospicuo flusso pedonale è consigliata larghezza 200 cm; è ammessa larghezza minima 100 cm solo in caso di restrizioni puntuali o di breve lunghezza (massimo 10 m); - pendenza longitudinale 5% (massimo 8%); - pendenza trasversale 1%; - altezza minima libera da ostacoli 220 cm da piano di calpestio; - finitura tale da rendere il piano di calpestio accessibile. | 13 |



| | | | | |
|------|-------------|---|---|---|
| u343 | Marciapiede | Assenza di percorso in rilevato | Nuova realizzazione di marciapiedi in rilevato, con le seguenti caratteristiche: - altezza massima 12 cm dal piano carrabile; - larghezza minima 150 cm; in presenza di cospicuo flusso pedonale è consigliata larghezza 200 cm; è ammessa larghezza minima 100 cm solo in caso di restrizioni puntuali o di breve lunghezza (massimo 10 m); - pendenza longitudinale 5% (massimo 8%); - pendenza trasversale 1%; - altezza minima libera da ostacoli 220 cm da piano di calpestio; - finitura tale da rendere il piano di calpestio accessibile. | 2 |
| u272 | Marciapiede | Sconnessione generalizzata della pavimentazione | Realizzazione di marciapiede o camminamento previa demolizione dell'esistente. Con superficie calpestabile compatta ed omogenea. La pendenza trasversale non dovrà superare l'1%. La larghezza del percorso non dovrà essere inferiore a cm 150. | 1 |

Tendenzialmente, nel formulare le proposte abbiamo indicato come soluzione ottimale quella di prevedere percorsi pedonali o marciapiedi senza differenza di quota con la sede stradale. Si ritiene di fatto che una soluzione senza dislivelli consente alle persone su sedia a ruote di superare con più facilità le barriere fisse o gli ostacoli occasionali. In questo modo si evita di indirizzare i pedoni su un ipotetico binario dove necessariamente non si devono avere larghezze inferiori a 1,20 cm. e raccordi longitudinali al termine del percorso

| | | | | |
|------|----------------------|--|--|---|
| u033 | Paletto parapetonale | Attraversamento pedonale non protetto | Protezione di attraversamento pedonale dalla sosta dei veicoli e dal flusso di cicli e veicoli, tramite l'inserimento di elemento dissuasore e/o di sostegno per persone (paletto/archetto parapetonale) sulla pavimentazione pedonale, in corrispondenza dei vertici della zebra. | 1 |
| u358 | Paletto parapetonale | Assenza di protezione del percorso pedonale | Inserimento di paletto/archetto parapetonale in acciaio (o ferro zincato e tinteggiato) finalizzato ad aumentare il livello di sicurezza dei pedoni. | 3 |
| u161 | Paletto parapetonale | Ostacolo costituito da paletto/archetto parapetonale | Eliminazione paletto/archetto parapetonale esistente, posizionato in modo da costituire ostacolo al passaggio delle persone o da costituire pericolo per la forma e condizioni. | 2 |

La proposta di utilizzare paletti parapetonali simili a quelli già utilizzati nel centro storico, nasce dal fatto che si vuole mantenere il percorso a raso e protetto dai veicoli. È un oggetto di arredo urbano che conferisce sicurezza, soprattutto in situazioni dove lo spazio di circolazione è molto ridotto e sulle svolte, dove i veicoli tendono ad invadere la corsia riservata ai pedoni. I paletti devono consentire la possibilità di attraversamento ortogonale e quindi avere una distanza fra loro di almeno un metro e, possibilmente, non essere collegati fra loro da una catenella blanda difficilmente intercettabile dalle persone non vedenti e ipovedenti.



| | | | | |
|--|-------------------------------|--|--|-----------|
| u165 | Palina per segnaletica | <i>Ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus</i> | <i>Ricollocare la segnaletica esistente su staffe fissate a muro, lasciando un passaggio netto per i pedoni di almeno cm 120 in larghezza e cm. 220 di altezza.</i> | 1 |
| u360 | Passo carraio | <i>Passo carraio inadeguato</i> | <i>Adeguamento passo carraio tramite realizzazione di marciapiedi in rilevato (quota accesso immobile) e rampe di raccordo al percorso esistente, con pendenza 5% (massima 8%); il passo carraio sarà completo di elemento di raccordo per il passaggio dei veicoli; la porzione di percorso utile per i pedoni deve essere di larghezza minima 120 cm.</i> | 13 |
| <p><i>Troppo spesso l'adeguamento del passo carraio è conseguente a rapporti di natura amministrativa e poco tecnici fra il privato e l'Amministrazione. Il passo carraio, soprattutto quando attraversa o è parte dello stesso marciapiede pubblico, se non realizzato a regola d'arte, diventa un ostacolo vero e proprio per i pedoni che utilizzano il marciapiede. Troppo spesso l'interesse privato prevale sull'interesse pubblico e, quando è necessario intervenire sul marciapiede/carraio, determinate pendenze laterali o rampe di raccordo sono di difficile soluzione. Ci dobbiamo ricordare che le esigenze dell'automobile sono di gran lunga risolvibili rispetto alle esigenze del pedone; basti pensare che il pedone non dovrebbe incontrare pendenze laterali superiori all'1% e pendenze longitudinali superiori all'8%.</i></p> | | | | |
| u277 | Pavimentazione | <i>Presenza di sconessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.</i> | <i>Adeguamento della pavimentazione dissestata tramite demolizione e rifacimento della stessa o sostituzione di parte di essa, con finitura tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare e raccordato adeguatamente alla pavimentazione esistente.</i> | 96 |
| u287 | Pavimentazione | <i>Presenza di pendenza trasversale eccessiva</i> | <i>Demolizione e rifacimento di parte di pavimentazione esistente al fine di ottenere il piano di calpestio con pendenza trasversale non superiore all'1%.</i> | 12 |
| n188 | Pavimentazione | <i>Assenza di percorso idoneo per il collegamento con/fra oggetti d'arredo, giochi e quant'altro infrastrutturalmente presente nel parco/giardino.</i> | <i>Tracciare il percorso e procedere con lo spianamento del terreno mediante lievo di pietrame e qualsiasi altro trovante di dimensioni tali da costituire ostacolo o discontinuità sulla superficie, con successivi reinterro, livellatura delle buche formatesi e compattazione con mezzo meccanico (rullo). Stesura di ghiaia in natura (stabilizzato con inerti vagliati fini) per la formazione di strato superficiale finito, compresa la cilindratura e compattazione con mezzi</i> | 4 |



| | | | | |
|---|-----------|---|---|---|
| | | | meccanici. Delimitare il percorso con cordoli o elementi simili con medesima funzione per consentire l'orientamento da parte delle persone non vedenti. | |
| <p><i>La pendenza trasversale è una barriera subdola ma che spesso incontriamo nei nostri sopralluoghi. Una pendenza trasversale eccessiva impedisce materialmente ad una persona claudicante, esita da polio, portatrice di tutori, di poter percorrere un determinato percorso e mantenere la direzione. Il tallone rigido o l'appoggio precario di un tutore possono indurre all'inciampo la persona ad ogni passo che compie. Le stesse persone che utilizzano una carrozzina manuale o spingono un passeggino piuttosto che una carrozzina, fanno molta fatica a mantenere la direzione corretta: ogni minimo errore potrebbe deviare la carrozzina verso l'esterno del percorso con il rischio di ribaltarsi con il mezzo o invadere la corsia dei veicoli.</i></p> | | | | |
| u007 | Pensilina | Assenza di una pensilina a segnalazione e protezione di uno spazio di sosta (fermata Autobus) | <p>Inserimento di una pensilina all'esterno della direttrice principale del percorso pedonale. L'area individuata dovrà avere una larghezza sufficiente a contenere almeno una panchina, il relativo spazio di sosta per una carrozzina e la struttura di riparo collocata ad un'altezza non inferiore a cm 220 da terra. Lo spazio occupato dalla sedia a ruote dovrà avere una profondità minima di cm 150 ed una larghezza di cm 110, essere complanare al percorso pedonale o eventualmente raccordato con scivolo a norme.</p> <p>Qualora la pensilina presentasse schermature verticali di protezione, lo spazio assegnato alla carrozzina dovrà essere previsto sul lato maggiormente protetto dagli agenti atmosferici.</p> <p>Le pareti, se traslucide, dovranno essere dotate di apposita segnaletica per il riconoscimento dell'ostacolo/servizio da parte delle persone ipovedenti.</p> <p>Eventuale tabella informativa dovrà essere collocata ad un'altezza di circa cm 140 da terra.</p> | 3 |
| <p><i>La pensilina è un oggetto di arredo urbano che per forma, dimensioni e materiali può diventare impattante nel contesto in cui viene inserita. Tendenzialmente si è cercato di proporla dove il contesto e la necessità lo richieda. Si tratta dunque di una richiesta prestazionale che porta dietro di sé studi e condivisioni fra i diversi attori amministrativi che operano sul centro storico: l'Amministrazione comunale, l'azienda trasporti, la Sovrintendenza, ecc. La pensilina non è un banale oggetto d'arredo, anzi, si tratta di un oggetto che può restituire un certo benessere ambientale per coloro che sono in attesa, può essere fonte di riposo e di riparo per le persone anziane. Le pensiline non dovrebbero essere attrezzate con una sola panca per la seduta ma potrebbero essere dotate di appoggi ischiatici, ovvero oggetti che consentono il riposo a coloro che restano in una posizione verticale. La pensilina per sua conformazione può ospitare pannelli informativi variabili (display) nelle diverse lingue ed essere dotato per la comunicazione di diffusori sonori per persone cieche o ipovedenti. I cartelli riportanti gli orari vanno tutti ristudiati per forma, organizzazione e lettura dei dati. L'area deve inoltre essere attrezzata con pavimentazione tattile che facilita l'incarozzamento delle persone non vedenti ed essere adeguatamente raccordate con i marciapiedi circostanti. Da qui la necessità e l'attenzione di prevederli in determinati capolinea o terminal dei mezzi pubblici.</i></p> | | | | |



| | | | | |
|---|---------------|---|--|----|
| u302 | Pozzetto | Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino | Adeguamento tramite asporto della pavimentazione esistente e riposizionamento del manufatto a quota adeguata alla pavimentazione circostante, realizzazione raccordo con stesura del tappetino d'usura tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare. | 14 |
| u269 | Pozzetto | Ostacolo dovuto a pozzetto sporgente | Riposizionamento del pozzetto/chiusino in modo da renderlo perfettamente complanare al pavimento. Eventuali griglie dovranno riportare le fessure in direzione ortogonale alla principale direzione di marcia. | 32 |
| <p><i>I pozzetti, come le griglie per lo scolo delle acque meteoriche, rappresenta la parte emergente dei sottoservizi presenti sulle strade e sui marciapiedi. Tendenzialmente, nel tempo i pozzetti, valvole e grigliati tendono ad avere un assestamento naturale o più facilmente ad essere sottoposti a pesi eccessivi e conseguente sprofondamento dovuto al passaggio in superficie di mezzi di varia natura e peso. L'avvallamento prodotto o la rottura dei coperchi di chiusura possono essere fonte di inciampo per le persone che camminano con difficoltà o ribaltamento di una carrozzina quando le ruote anteriori pirolettanti e di dimensioni ridotte, si bloccano.</i></p> <p><i>Si tratta di mantenere un'attenzione maggiore verso questo genere di installazione e curarne la sistemazione con una certa attenzione.</i></p> | | | | |
| u172 | Protezione | Arredo mobile pericoloso | Protezione dell'arredo in maniera da agevolarne l'utilizzo e non recare intralcio al passaggio nell'area circostante. | 2 |
| u175 | Rastrelliera | Ostacolo costituito da rastrelliera per sosta cicli e motocicli | Eliminare l'oggetto che costituisce barriera al passaggio pedonale. | 1 |
| u087 | Scivolo/rampa | Dislivello causato da gradino max 2,5 cm | Eliminazione del dislivello attraverso la realizzazione di un raccordo della pavimentazione con l'area carrabile mediante la sovrapposizione di materiale come l'esistente. | 18 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|-------------|----------------------|---|--|-----------|
| u089 | Scivolo/rampa | <i>Scivolo con pendenza eccessiva</i> | <p><i>Demolizione della rampa esistente e ricostruzione della stessa con pendenza longitudinale tale da consentirne l'agevole superamento da parte di tutti (preferibilmente inferiore/uguale al 5%), e pendenza trasversale non superiore all'1%.</i></p> <p><i>La pavimentazione dovrà essere antisdrucchiolevole, uniforme e compatta. La rampa dovrà avere larghezza non inferiore a cm 120 (se possibile larghezza 150 cm). Per lunghezze superiori a 10 m è necessario interrompere la rampa con un piano orizzontale intermedio di dimensioni non inferiori a cm 150x150. Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile anche a distanza al fine di ottenere anche una buona presegnalazione per ipovedenti.</i></p> | 42 |
| u085 | Scivolo/rampa | <i>Dislivello causato da gradino di 2/30 cm</i> | <p><i>Raccordo del percorso attraverso la creazione, con asporto di materiale, di due rampe di lunghezza sufficiente ad ottenere una pendenza non superiore al 5% e di larghezza di cm 120. Qualora la rampa sia proposta sulla direttrice del marciapiede la cui larghezza risulti inferiore a cm 120, questa sarà comunque di larghezza non inferiore a cm 100.</i></p> <p><i>Lo stallo che dovrà essere creato al termine della rampa sarà complanare alla sede stradale e la larghezza pari all'attraversamento pedonale o passo carraio ove esistano e comunque non inferiore a cm 150.</i></p> <p><i>Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile alle persone ipovedenti.</i></p> | 25 |



| | | | | |
|------|---------------|--|--|----|
| u083 | Scivolo/rampa | Dislivello causato da gradino di 2/30 cm | <p>Raccordo del percorso attraverso la creazione, con asporto di materiale, di una rampa di lunghezza sufficiente ad ottenere una pendenza non superiore al 5% e di larghezza pari alla larghezza del marciapiede. Qualora la rampa sia proposta sulla direttrice del marciapiede la cui larghezza dello stesso risulti superiore a cm.200, questa sarà comunque di larghezza non inferiore a cm.120. Ogni rampa di nuova realizzazione dovrà sempre avere una superficie trattata, in modo tale da rendere percepibile il manufatto da parte delle persone non vedenti attraverso un segnale tattilo plantare ottenibile mediante incisione del materiale secondo la codificazione determinata dalle associazioni locali delle persone non vedenti. Il medesimo materiale costituente la rampa dovrà essere cromaticamente percepibile dalle persone ipovedenti attraverso idoneo contrasto dei materiali.</p> <p>Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile alle persone ipovedenti.</p> | 29 |
| u084 | Scivolo/rampa | Dislivello causato da gradino di 2/30 cm | <p>Raccordo del percorso attraverso la creazione, con asporto di materiale, di due rampe di lunghezza sufficiente ad ottenere una pendenza non superiore al 5% e di larghezza pari alla larghezza del marciapiede. Qualora la rampa sia proposta sulla direttrice del marciapiede la cui larghezza dello stesso risulti superiore a cm 200, questa sarà comunque di larghezza non inferiore a cm 120 e posta sul lato interno del percorso.</p> <p>Ogni rampa di nuova realizzazione dovrà sempre avere una superficie trattata, in modo tale da rendere percepibile il manufatto da parte delle persone non vedenti attraverso un segnale tattilo plantare ottenibile mediante incisione del materiale secondo la codificazione determinata dalle associazioni locali delle persone non vedenti. Il medesimo materiale costituente la rampa dovrà essere cromaticamente percepibile dalle persone ipovedenti attraverso idoneo contrasto.</p> <p>All'angolo esterno dello stallo, qualora sia possibile, è opportuno inserire un'adeguata segnaletica di contenimento del percorso protetto.</p> <p>Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile alle persone ipovedenti.</p> | 5 |



| | | | | |
|---|---------------|--|--|----|
| u086 | Scivolo/rampa | Dislivello causato da gradino di 2/30 cm | <p>Raccordo del percorso attraverso la creazione, con asporto di materiale, di una rampa, di lunghezza sufficiente ad ottenere una pendenza non superiore al 5% e cm 120 di larghezza.</p> <p>La rampa proposta sulla direttrice del marciapiede la cui larghezza risulti inferiore a cm 120, dovrà essere comunque di larghezza non inferiore a cm 100. Lo stallo che dovrà essere creato alla base della rampa sarà complanare alla sede stradale e la larghezza pari all'attraversamento pedonale o passo carraiolo ove esistano e comunque non inferiore a cm 150.</p> <p>Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corrimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile alle persone ipovedenti.</p> | 1 |
| <p>Dal lungo elenco delle proposte, si evince l'importanza che riveste il raccordo fra salti di quota, in funzione dell'autonomia delle persone che utilizzano carrozzine o girelli per muoversi. La pendenza che abbiamo scelto di adottare è il 5%. La scelta, pur sapendo che per norma possiamo arrivare alla pendenza dell'8% è determinata dal fatto che con una pendenza più dolce è possibile garantire a tutti la fruibilità, cosa che non avviene con pendenze maggiori. Inoltre, non va trascurato il fatto che la posa di grosse pietre mal si associa con la precisione richiesta. La larghezza minima richiesta è di cm. 90 ma il nostro suggerimento è quello di utilizzare l'intera larghezza del marciapiede.</p> <p>Le tipologie di manufatti che abbiamo adottato a secondo della situazione, riguardano: gli scivoli semplici, generalmente posti al termine e all'inizio dei percorsi, gli scivoli con doppia rampa, particolarmente adatti per raccordare un marciapiede con un'attraversamento posto ortogonale, gli scivoli ad angolo, dove sull'angolo (per esempio di un edificio) si crea una piazzola di attesa, utile per sostare in attesa dell'attraversamento. Riteniamo che, l'uso di un battiruota o di un corrimano, siano le condizioni necessarie quando lo sviluppo dello scivolo diventa una vera e propria rampa con uno sviluppo di oltre 3 m. I materiali che compongono gli scivoli dovrebbero avere un basso coefficiente di sdruciolevolezza. Per ottenere il massimo della sicurezza per il pedone non vedente, occorre rendere il piano inclinato percepibile tattilmente con il bastone; in caso contrario la persona non vedente rischia di proseguire il percorso senza rendersi conto (con il 5%) di essere in mezzo ad una strada</p> | | | | |
| n027 | Seduta | Seduta senza braccioli | <p>Inserimento sulla panchina da esterni di almeno un bracciolo ogni 80 cm. con un minimo di due, alti 20-25 cm sopra il livello di seduta ed estesi oltre il margine frontale della panca.</p> <p>Le gambe d'appoggio non dovranno ostacolare l'accostamento di una sedia a ruote, per il quale si dovrà inoltre prevedere uno spazio libero di almeno 90 x 90 cm adiacente alla seduta stessa.</p> | 19 |



| | | | | |
|---|-------------------------|---|--|----|
| n025 | Seduta | Assenza di sedute per il riposo | <p>Inserimento di panchina.</p> <p>Le caratteristiche dimensionali della seduta saranno le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - altezza: 42 cm ca.; - i lati riservati alla persona su sedia a ruote saranno alti da terra 45-50 cm; - profondità: 40-50 cm; - braccioli: alti 20-25 cm sopra il livello di seduta, estesi oltre il margine frontale; - schienale: inclinato (10°), come il piano di seduta (5°), per aiutare l'utente ad alzarsi; - profondità dello spazio vuoto sotto la sedia: 10 cm, per permettere di puntare le gambe quando ci si alza; <p>Gli appoggi inferiori non dovranno ostacolare l'accostamento di una sedia a ruote, per il quale si dovrà inoltre prevedere uno spazio libero di almeno 90 x 90 cm adiacente alla seduta stessa.</p> | 2 |
| <p>Molto spesso vengono scelte delle sedute con un'attenzione particolare all'estetica per ragioni di contesto storico o altro, ma ci si dimentica dell'utilità che l'oggetto deve svolgere e a chi soprattutto è utile. Le persone che possono maggiormente fruire delle panchine o sedute, sono le persone anziane e tutti coloro che hanno difficoltà nel muoversi o nel compiere lunghi tragitti: anziani ma anche claudicanti, cardiopatici o con problemi di respirazione. Diventano quindi importanti le attenzioni ai particolari, agli accessori che compongono una seduta, soprattutto lo schienale e i braccioli. La scelta oculata è strettamente relazionata al livello di benessere che si vuole ottenere. Un'attenzione particolare che il progettista deve avere è nella collocazione dell'oggetto che dovrà essere per quanto possibile in un luogo ombreggiato e facilmente raggiungibile. Si raccomanda che, in una certa percentuale, le sedute siano attrezzate con stalli laterali per l'accostamento di una persona in carrozzina o di un passeggino, fuori dalla direzione principale del percorso.</p> | | | | |
| u376 | Segnaletica orizzontale | Assenza di protezione del percorso pedonale | Realizzazione di segnaletica con riga bianca su pavimentazione in bitume, di larghezza 12-15 cm, a delimitazione di porzione di percorso riservata ai pedoni, finalizzata ad aumentarne il livello di sicurezza in ambiti caratterizzati da scarso traffico veicolare. | 32 |
| u032 | Segnaletica orizzontale | Presenza di attraversamento pedonale non inutilizzato o troppo pericoloso | Eliminazione dell'attraversamento (zebratura) tramite ri-tinteggiatura color bitume delle zebraure esistenti. | 1 |
| <p>La segnaletica orizzontale è stata utilizzata là dove le funzioni sono risultate poco chiare o in contesti in cui era necessario definire un percorso pedonale e proteggerlo attraverso soluzioni economicamente poco onerose o esteticamente impattanti.</p> | | | | |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|---------------------|--|---|----|
| u036 | Segnaletica tattile | Segnalazione tattile di intercettazione dell'attraversamento per non vedenti | Intercettazione dell'attraversamento pedonale attraverso la collocazione di adeguata segnaletica tattile sul marciapiede. Se non vi è semaforo, sarà sufficiente sbarrare il marciapiede, all'altezza del centro della zona zebraata, con il Codice di DIREZIONE RETTILINEA che terminerà 40 cm prima del confine fra scivolo e zona carrabile con il Codice di PERICOLO VALICABILE che deve coprire tutta la luce dello scivolo. | 53 |
| u107 | Segnaletica tattile | Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di incrocio pedonale. | Adeguamento dell'incrocio pedonale tramite realizzazione di segnaletica tattile a pavimento (segnale incrocio), posta al centro rispetto alla direzione di marcia da intraprendere (svolta a 90°) Una seconda segnaletica tattile indicherà la continuità del percorso per circa 2 metri. La segnaletica tattile di incrocio avrà le dimensioni di cm. 60x60. | 1 |
| u315 | Segnaletica tattile | Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti. | Inserimento di segnalazione tattile costituita da fascia di larghezza 60 cm trattata a righe parallele con funzione di orientamento (in caso di spazi aperti, piazze, attraversamenti obliqui o percorsi eccessivamente larghi). | 5 |
| u039 | Segnaletica tattile | Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi (Targa tattile, fermata del mezzo pubblico) | Inserimento di segnalazione tattile costituita da fascia di larghezza 60 cm trattata a righe parallele con funzione di orientamento. Il percorso tattile termina con una segnaletica di "Attenzione/Servizio", ossia una striscia di 40 cm di profondità posta in prossimità della palina o della pensilina qualora esistente. | 13 |
| u035 | Segnaletica tattile | Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità dell'attraversamento pedonale. | Adeguamento di attraversamento pedonale tramite nuova realizzazione di segnaletica tattile a pavimento (segnale pericolo valicabile), posta trasversalmente alla direzione di marcia. La segnaletica tattile di profondità 40 cm e larghezza uguale alla zebraatura, serve ad evidenziare la delimitazione tra sede pedonale e carrabile. In caso di isola salvagente, la segnaletica sarà ripetuta all'inizio e alla fine dell'isola come preavviso di attenzione; ciascuna di queste bande avrà una profondità minima di 40 cm. | 2 |



Il diritto alla mobilità di tutti, e quindi anche delle persone con disabilità sensoriale, deve essere garantito attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche. Con questo termine si indicano, secondo quanto previsto dalle norme, sia gli ostacoli di tipo fisico, come gradini, scalinate, passaggi troppo stretti, ecc., sia "la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi" (D.P.R. 503/1996).

Va sottolineato che gli interventi per eliminare le barriere percettive sono di gran lunga i meno adottati, sia perché le relative norme sono meno conosciute, sia perché sono meno note le soluzioni concretamente idonee ad eliminarle, sia infine per la barriera culturale consistente nell'errore diffuso purtroppo non solo nell'opinione pubblica, ma anche fra i giornalisti e i tecnici, di identificare i "disabili" con le persone su sedia a ruote.

E' vero che le barriere fisiche sono quelle maggiormente evidenti e facili da capire, mentre, a ben guardare, ci si accorge che per non vedenti ed ipovedenti manca qualunque accorgimento se non la pulsantiera a rilievo nell'ascensore, cosa del tutto inutile se il cieco non è posto in grado di raggiungerlo da solo per la presenza di guide naturali o con le apposite piste tattili.

Tuttavia in certi casi l'ambiente nel quale un disabile visivo si deve muovere può essere così ostile da rendere praticamente inutili le sue capacità di orientamento e gli eventuali ausili primari che possa utilizzare.

Pur senza pretendere l'utopistica trasformazione dei centri urbani già esistenti in città a misura di soggetto con handicap, dato che quelli attuali non sono nemmeno a misura d'uomo, deve essere almeno lecito chiedere con estrema forza che vengano applicate le norme esistenti in tema di pedonalità urbana e vengano prontamente introdotti quei nuovi accorgimenti previsti dalla normativa specifica concernente l'eliminazione delle barriere percettive; tali interventi, fra l'altro, se eseguiti nel corso di lavori di costruzione o di rifacimento, richiedono costi spesso irrilevanti e comunque presentano un'utilità estesa a tutta la collettività.

E' pacifico che gli indicatori tattili sul piano di calpestio vanno installati con moderazione ed esclusivamente lì dove siano ritenuti necessari. Non lo sono sicuramente dove siano presenti delle efficaci guide naturali, sulle quali i disabili visivi possano basarsi per ricevere le informazioni ambientali necessarie ad orientarsi.

Per "guida naturale" si intende comunemente una particolare conformazione dei luoghi, tale da consentire al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni, anche in luoghi da lui non abitualmente frequentati.

Un classico esempio può essere rappresentato da un marciapiede che sia fiancheggiato dal muro continuo di un edificio, che non presenti rientranze o sporgenze notevoli e che non sia interrotto da ostacoli fissi o pericoli. In una tale situazione un cieco cammina basandosi anche sugli indizi acustici come quelli rappresentati dall'eco del muro e dal rumore del traffico parallelo, se presente, o su altri indizi.

Il bastone bianco viene usato durante la marcia con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, per percepire il suolo antistante, oltre che come segnale sociale. Anche un muretto basso, il cordolo di una aiuola o una piccola siepe possono costituire una guida naturale, ma in questo caso la loro presenza può essere avvertita soltanto per mezzo del bastone, in quanto acusticamente è difficilmente rilevabile.

Non tutti considerano una guida naturale, ad esempio, la linea di confine fra pietra liscia e sampietrini o fra cemento e terra battuta, come anche eventuali tratti di pavimentazione differenziata, quale una zona di cubetti di porfido rispetto all'intorno asfaltato, dato che vi sono migliaia di situazioni del genere non preordinate e del tutto accidentali che non portano il cieco da nessuna parte utile; inoltre tali situazioni mancano del requisito essenziale della univocità dell'informazione, indispensabile affinché il disabile visivo vi si affidi con consapevole fiducia.

Ragion per cui, abbiamo scelto di utilizzare le guide tattilo-plantari là dove spazi eccessivamente grandi non facilitano l'orientamento e dove è necessario segnalare un servizio importante o una situazione di pericolo.

Rimane comunque il principio generale che gli interventi a favore delle persone non vedenti vanno sempre concordate con loro e le associazioni che li rappresentano.



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|------------------------------|---|--|---|
| u057 | Segnaletica verticale | Assenza di segnaletica di preavviso di un attraversamento. | Barriera: assenza di indicazione dell'attraversamento pedonale. Rilievo: l'attraversamento pedonale, in assenza di impianto semaforico in corrispondenza delle zebraure orizzontali non è dotato di segnaletica verticale. Intervento: installazione di segnaletica verticale recante il pittogramma in figura, realizzata con palo in ferro zincato diametro mm 48 e pannello di indicazione in lamiera sciolata dimensione cm 60x60 ad elevata risposta luminosa (Classe 2), pellicola rifrangente H.I., posto ad una altezza di oltre cm 240 dal piano stradale. | 1 |
| | | | | |
| u037 | Semaforo | Attraversamento pedonale pericoloso su strada ad alta intensità di traffico | Adeguamento di attraversamento pedonale tramite inserimento di impianto semaforico, dotato di pulsante di chiamata a 80/100 cm da terra e di dispositivo di segnalazione sonora per non vedenti, regolato secondo un tempo di attraversamento minimo di 3 secondi/metro di percorso. Si ricorda che il Comitato Elettrotecnico Italiano ha emanato la norma 214-7 per uniformare le caratteristiche tecniche e funzionali dei semafori acustici, stabilendo, fra l'altro, le seguenti regole: 1) Sono da preferire sistemi che non emettono segnali sonori in continuazione, ma solo su richiesta; 2) Il palo semaforico deve essere dotato di un pulsante di richiesta della segnalazione acustica; 3) Il pulsante deve essere posto nella faccia inferiore della scatola; 4) Il segnalatore acustico e la scatola di comando devono essere posti nell'immediata vicinanza dell'attraversamento pedonale; 5) Nella zona del pulsante va riprodotta in rilievo una freccia a forma di cuneo indicante la direzione dell'attraversamento; 6) Se per la situazione dei luoghi l'attraversamento può risultare pericoloso per la persona disabile, si deve prevedere che alla pressione del pulsante di richiesta del segnale acustico corrisponda una fase di "tutto rosso" che impedisca ai veicoli di interferire con l'attraversamento del disabile. | 4 |



| | | | | |
|-------------|--------------------------|---|---|----------|
| n154 | Sentieri naturali | <i>Percorso con larghezza inferiore a cm 120</i> | <i>Spianamento del terreno mediante lievo di pietrame e qualsiasi altro trovante di dimensioni tali da costituire ostacolo o discontinuità sulla superficie, con successivi reinterro, livellatura delle buche formatesi e compattazione con mezzo meccanico (rullo). Stesura di ghiaia in natura (stabilizzato con inerti vagliati fini) per la formazione di strato superficiale finito, compresa la cilindratura e compattazione con mezzi meccanici.</i> | 2 |
| n033 | Stallo | <i>Assenza di stallo per la sosta</i> | <i>Creazione di slargo per sosta o manovra mediante spianamento, rullatura e compattazione di terreno, eseguiti con mezzi meccanici, compreso il lievo di eventuali trovanti per la regolarizzazione del terreno, al fine di ottenere una superficie priva di dislivelli.</i> | 1 |
| n034 | Tavolo | <i>Tavoli inadatti (altezza non regolare e impossibilità di accostarsi per una persona in carrozzina)</i> | <i>Nella progettazione delle attrezzature per il ristoro, in particolare il tavolo pic-nic e le sedute devono essere pensati in modo tale da non creare emarginazione e nel contempo dare la possibilità alla persona con disabilità di potersi avvicinare e utilizzare il tavolo da più punti. Il tavolo di forma rotonda potrebbe sembrare quello più adatto anche dal punto di vista della prossemica, ma le caratteristiche funzionali richieste lo rendono poco pratico. La tipologia di tavolo più idonea è dunque quella rettangolare con i lati corti allungati di almeno 50 cm.. L'altezza del piano superiore da terra è importante per l'accostamento delle carrozzine elettroniche, questa non dovrebbe essere inferiore a cm. 75 da terra.</i> | 5 |



| | | | | |
|--|----------------------|---|--|-----------|
| u196 | Transennatura | <i>Ostacolo costituito dalla sosta non regolamentare di veicoli</i> | <i>Protezione del percorso pedonale attraverso l'inserimento di una transennatura rigida costituita da paletti in tubolare di metallo o pali con catenella (tesa) o altri elementi di dissuasione al passaggio. Indicativamente lo spazio minimo riservato ai pedoni non deve essere inferiore a cm. 120.</i> | 1 |
| <i>A volte la cattiva abitudine di parcheggiare anche temporaneamente su un percorso pedonale, va ad inficiare l'uso di quel tratto di marciapiede accessibile. Per evitare il perpetuarsi di questa pessima abitudine, abbiamo suggerito l'installazione di transenne protettive. Le transenne devono essere rigide ed avere una struttura che consenta alle persone non vedenti di percepire l'oggetto e seguire la direzione con il bastone bianco.</i> | | | | |
| u199 | Vegetazione | <i>Ostacolo costituito da fioriera, albero o cespuglio</i> | <i>Rimozione o potatura dei rami fino ad un'altezza minima di cm 220 da terra e creazione di un passaggio minimo di cm 120 di larghezza.</i> | 14 |
| <i>Ci sono diverse situazioni in cui è stato riscontrata una criticità dipendente esclusivamente da una mancanza di manutenzione delle essenze arboree, di siepi e altra vegetazione di proprietà dei privati di cui una parte della vegetazione invade lo spazio pubblico. Lo sbordare dei rami, che va a occupare una buona parte dei marciapiedi, impedisce o disturba coloro che transitano in carrozzina o sono non vedenti. Nasce quindi l'esigenza di potare secondo caratteristiche ben precise che prevedono un corridoio libero da ogni ostacolo. Una breve riflessione va fatta anche rispetto alla scelta di determinate essenze o altre piante che non dovrebbero avere spine, o foglie urticanti o pericolose al tatto: piante allergeniche come il nocciolo, ontano, frassino, betulla, carpino, salice, pioppo, quercia, rovere, platano, faggio, ecc. o fiori urticanti come il ciclamino, lillium, narciso, mugugno, tulipano, a volte presenti anche nelle fioriere, ecc.</i> | | | | |
| u041 | Zebrature | <i>Assenza di strisce zebraate</i> | <i>Esecuzione di nuove zebrature atte a segnalare attraversamento pedonale. I segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato: devono essere realizzati con materiali antiscivolo e non devono sporgere più di 3 mm dal piano della pavimentazione. Gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m, sulle strade locali e su quelle urbane di quartiere, e a 4 m, sulle altre strade; la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata al flusso del traffico pedonale. Qualora presente la pista ciclabile, dotare la stessa di apposita segnaletica di attraversamento prevista dal C.d.S.</i> | 28 |



Per accedere alla totalità dei dati relativi ai rilievi e le conseguenti proposte di miglioramento, vedasi l'Allegato 3). L'allegato contiene tutti i percorsi analizzati e organizzati in ordine alfabetico, indicizzato.

C2) AMBITO EDILIZIO - PROPOSTE IN LUOGO TENDENTI ALLA ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE, AL MIGLIORAMENTO DEL COMFORT AMBIENTALE E ALLA SICUREZZA.

Le proposte sono state definite attraverso codici numerici riportati sulla cartografia digitalizzata in Autocad; una legenda descrive mediante brevi relazioni e disegni illustrativi ogni ambiente interessato e il singolo intervento da compiersi.

Le soluzioni fornite sono state il frutto di un insieme di valutazioni relative all'accessibilità esterna dell'edificio, alla funzionalità dei percorsi interni, al grado di attuabilità concreta, alla compatibilità degli interventi con l'ambiente circostante e alle esigenze dell'utenza.

Per meglio comprendere la natura prestazionale suggerita all'interno degli edifici, si riportano in ordine alfabetico le criticità e le proposte prestazionali suggerite.

NB.:

- *L'oggetto edilizio si riferisce agli elementi che compongono o arredano il sistema edilizio;*
- *La criticità è la situazione rilevata rispetto all'oggetto dell'intervento;*
- *La prestazione da raggiungere rappresenta l'obiettivo per il miglioramento della situazione;*
- *Il numero riguarda la quantità di casi riscontrati durante la rilevazione e alla soluzione prestazionale.*



| Codice capitolato | Oggetto EDILIZIO | criticità | prestazione da raggiungere | casi |
|-------------------|---------------------|---|--|------|
| i004 | Attaccapanni | Attaccapanni in posizione inadeguata | Riposizionamento di attaccapanni a muro. L'attaccapanni utilizzato da persone adulte dovrà essere posizionato ad un'altezza di circa 160 cm dal piano del pavimento, avendo cura di porre alcuni appendini anche all'altezza di cm 120 che verranno utilizzati da persone di bassa statura o su sedia a ruote. In caso di utilizzo prevalente da parte di bambini l'attaccapanni sarà posto alle seguenti altezze: cm 100 per scuole materne e cm 120 per scuole elementari. | 1 |
| i006 | Attaccapanni | Mensola/appendiabiti: assenza | Inserimento di una mensola porta oggetti e di supporto appendiabiti. L'oggetto va fissato a muro, deve essere realizzato con materiale antitrauma, privo di elementi appuntiti o pericolosi all'urto. L'altezza suggerita è di cm 90 per la mensola e cm. 140 massimo da terra per l'appendiabiti. | 13 |
| i009 | Banco/Tavolo | Tavolo: inadeguato | Sostituzione di una parte dell'arredo esistente con nuovo arredo. L'arredo sarà rispondente alle esigenze di sicurezza (bordi arrotondati, assenza di corpi sporgenti possibili fonti di urti o inciampi, ecc.) e dovrà garantire un facile utilizzo anche a persone con ridotte capacità motorie e/o visive. Lo spazio libero sottostante il tavolo non dovrà essere inferiore a cm 74. La superficie libera antistante ogni tavolo adattato, deve essere di almeno cm 150 per cm 120 di larghezza. Si suggerisce che almeno il 15% dei tavoli siano idonei o attrezzati per essere fruibili alle persone con disabilità. | 1 |
| i012 | Bancone | Bancone sportello pubblico: inadeguato (WAYFINDING) | Riposizionamento del piano del bancone ad altezza di cm 90 dal pavimento. Il piano avrà sporgenza di circa cm 50 dalla parete divisoria e sarà privo di parti taglienti e spigoli vivi. Le persone di diversa statura o età, o quelle che utilizzano dispositivi di mobilità su ruote, possono avere difficoltà a raggiungere e utilizzare i banconi di servizi o biglietteria e | 3 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|--------------|-----------------------------|--|---|
| | | | <p>reception se non sono progettati e posizionati in modo appropriato, con conseguenti difficoltà di comunicazione con il personale di servizio.</p> <p>Si applicano i requisiti e le raccomandazioni seguenti:</p> <p>a) I banconi di servizi e le scrivanie per reception devono avere una collocazione logica in relazione alla loro funzione e al tipo di edificio, ed essere identificati con chiarezza mediante segnaletica appropriata, così da essere facilmente riconoscibili.</p> <p>b) Le scrivanie per reception devono essere collocate in modo da essere ben in vista e in linea diretta e logica accanto all'ingresso principale di un edificio per facilitarne l'identificazione.</p> <p>c) Qualora la scrivania per reception sia distante dall'ingresso o non direttamente visibile, deve essere prevista una segnaletica direzionale appropriata per consentire il wayfinding.</p> <p>d) I banconi di servizi devono essere facili da trovare dalle principali vie di circolazione interna come l'atrio, i corridoi, le scale o gli ascensori.</p> <p>e) I materiali e i rivestimenti superficiali della pavimentazione o i sistemi di pavimentazione dell'ingresso devono essere utilizzati in modo da fornire un supporto alle persone con disturbi della vista ad individuare i banconi reception, informativi o biglietteria.</p> <p>f) I banconi di servizi e le scrivanie per reception dovrebbero avere un contrasto visivo rispetto all'area circostante che metta in risalto la loro ubicazione, e aree specifiche come le aree per scrivere dovrebbero avere un buon contrasto visivo.</p> <p>g) la illuminazione concentrata sul punto di ricevimento, ne facilita la individuazione a distanza.</p> | |
| i019 | Panca | Panca di seduta: assenza | <p>Inserimento di panca di seduta speciale per spogliatoio. La panca avrà un'altezza di cm 45 dal pavimento, larghezza di almeno cm 60 e lunghezza non inferiore a cm 200. La panca verrà posizionata contro a una parete, ed avrà uno spazio libero antistante di almeno cm 150. Sarà priva di spigoli vivi e realizzata in materiali che garantiscano un appoggio "caldo" e sicuro. Come complemento d'arredo, prevedere anche la presenza di</p> | 7 |



| | | | | |
|------|------------------|----------------------------------|--|----|
| | | | un armadietto facilmente fruibile dalle persone con difficoltà, in particolare per coloro che hanno problemi di prensilità. | |
| i023 | Seduta | Seduta sprovvista di braccioli | | 1 |
| i024 | Seduta | Assenza di sedute | <p>Inserimento di sedute con braccioli alti 20-25 cm sopra il livello di seduta, estesi oltre il margine frontale per facilitare le persone anziane.</p> <p>Le nuove sedute dovrà avere le seguenti caratteristiche dimensionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - altezza 42 cm ca.; - profondità 40-50 cm; - braccioli alti 20-25 cm sopra il livello di seduta, estesi oltre il margine frontale; - schienale inclinato (10°), come il piano di seduta (5°), per aiutare l'utente ad alzarsi; - profondità dello spazio vuoto sotto la sedia >10 cm per permettere di puntare le gambe quando ci si alza; - carico almeno 115 Kg (per posto di seduta). <p>Le gambe d'appoggio non dovranno ostacolare l'accostamento di una sedia a ruote, per il quale si dovrà inoltre prevedere uno spazio libero di almeno 110 x 90 cm adiacente alla seduta stessa</p> | 3 |
| i042 | Corrimano | Corrimano: assenza/inadeguatezza | <p>Inserimento di corrimano: nel caso di un uso da parte di persone adulte il corrimano dovrà avere preferibilmente sezione con diametro di mm 40, nel caso di maggior uso da parte di bambini il diametro non dovrà superare i 30 mm. I corrimani utilizzati da parte degli adulti saranno posti ad un'altezza compresa tra 90 e 100 cm, quelli utilizzati da parte dei bambini andranno posti a un'altezza compresa tra cm 60 e cm 75. In caso di utenza mista si consiglia l'utilizzo di doppio corrimano posto alle due altezze. Il</p> | 12 |



| | | | | |
|------|-------------------------------|--|--|---|
| | | | <p>corrimano dovrà essere prolungato di cm 30 oltre il primo e l'ultimo gradino. La distanza tra il corrimano e la parete dovrà essere compresa tra i 4 e i 5 cm. Affinché le mensole di fissaggio al muro non costituiscano ostacolo sarà indispensabile posizionarle sulla parte inferiore del corrimano. Il materiale dovrà assicurare una presa sicura (anti-scivolo) ed essere gradevole al tatto. Il corrimano deve essere sempre presente su entrambi i lati della scala.</p> | |
| i052 | Mappa tattile | Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto 70x50 | <p>Installazione di mappa tattile quale rappresentazione in rilievo della planimetria di un ambiente, con l'indicazione dei principali punti di riferimento utili agli utenti dell'edificio o dello spazio. Deve risultare di facile lettura visiva, tramite forte contrasto cromatico e facile percezione tattile data dal rilievo, che deve riportare la planimetria e le descrizioni in caratteri Braille e normali. L'informazione di tipo tattile a parete (verticale) deve essere posizionata ad un'altezza non superiore a cm 150 e non inferiore a cm 130 da terra. Qualora la targa sia collocata orizzontalmente, questa deve avere una inclinazione di 30° ed essere ad una altezza di cm 90 da terra. Per la lettura tattile è sempre consigliabile la disposizione su piano inclinato a 30°. Ulteriori informazioni sono indicate nella norma U.N.I. 8207, dal disciplinare tecnico relativo alla tavola dei simboli unificati.</p> | 3 |
| i058 | Spazio multisensoriale | Assenza di "spazio sensoriale" di stimolo o tranquillizzante. | <p>Individuare uno spazio idoneo e allestire uno spazio tranquillizzante. L'ambiente suggerito è uno spazio dove vengono proposte stimolazioni sensoriali (luci, colori, suoni, odori) che a livello percettivo siano piacevoli. La stimolazione multisensoriale viene utilizzata come mezzo di comunicazione non - verbale, per migliorare e favorire il rilassamento, nell'ottica di aumentare i canali comunicativi e relazionali. L'uso di colori, musica, aromi, immagini e tatto, sotto la guida del terapeuta, possono aiutare in particolare gli ospiti più disturbati a relazionarsi e ad interagire con gli altri, oltreché a ridurre gli stati di agitazione, favorendo il rilassamento (fisico e mentale) e il riposo.</p> | 2 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|----------------------|--|---|---|
| | | | In una stanza stimolatrice è l'operatore che decide in ogni momento a quali stimoli vuole sottoporre per una stimolazione sensoriale efficace. Per questo ci si avvale di apparecchiature con controlli remoti specificamente progettate: luci a LED, colonne d'acqua, letti ad acqua, impianti per la riproduzione di suoni o vibrazioni, proiettori, diffusori di essenze oltre ad arredi e protezioni morbide, in cui lo spazio è attrezzato tecnicamente per contenere tali impianti. | |
| i063 | Gradini | fascia antisdrucciolo: inadeguata | | 1 |
| i071 | Scivolo/rampa | Scivolo interno all'edificio con pendenza eccessiva. | Demolizione della rampa esistente e ricostruzione della stessa con pendenza longitudinale tale da consentirne l'agevole superamento da parte di tutti (preferibilmente inferiore/uguale al 5%). La pavimentazione dovrà essere antisdrucciolevole, uniforme e compatta. La rampa dovrà avere larghezza non inferiore a cm 100 (se possibile larghezza 150 cm). Per lunghezze superiori a 10 m è necessario interrompere la rampa con un piano orizzontale intermedio di dimensioni non inferiori a cm 150x150. | 2 |
| i077 | Scivolo/rampa | Discontinuità della pavimentazione | Realizzazione di piccolo raccordo metallico mediante applicazione di una lamina zigrinata al fine di eliminare il vuoto tra i due piani adiacenti. La lamina andrà ancorata sul pavimento esistente, nei quattro angoli, mediante idonei tasselli. | 3 |
| i078 | Scivolo/rampa | Assenza di rampa di collegamento fra quote diverse. | Nuova realizzazione di rampa per il superamento del dislivello. La rampa dovrà avere una pendenza longitudinale tale da consentirne l'agevole superamento da parte di tutti (preferibilmente inferiore al 5%), e pendenza trasversale non superiore all'1%. La pavimentazione dovrà essere antisdrucciolevole, uniforme e compatta. La rampa dovrà avere larghezza non inferiore a cm 150. E' consentita una larghezza di cm. 90 solo se per brevi tratti. La rampa deve essere dotata di cordoli battiruota laterali di | 4 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|---------------------------|---|--|----------|
| | | | altezza non inferiore a cm 10. Per lunghezze superiori a 10 m sarà necessario interrompere la rampa con un piano orizzontale intermedio di dimensioni non inferiori a cm 150x150. | |
| i087 | Soglia | Superamento dislivello (inferiore 2,5 cm) | Lavorazione degli spigoli vivi del gradino tramite arrotondamento, al fine di agevolarne il superamento (raggio di smussatura non inferiore a 1 cm) | 3 |
| i088 | Soglia | dislivello (inferiore 2,5 cm) | Lavorazione degli spigoli vivi del gradino tramite arrotondamento, al fine di agevolarne il superamento (raggio di smussatura non inferiore a 1 cm) | 1 |
| i089 | Pavimentazione | Presenza di sconessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | Adeguamento della pavimentazione dissestata tramite demolizione e rifacimento della stessa o sostituzione di parte di essa, con finitura tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare e raccordato adeguatamente alla pavimentazione esistente. | 1 |
| i102 | Terminale impianto | Assenza di automatismi per l'apertura di porte | | 1 |
| i103 | Terminale impianto | Campanello di allarme a corda: assenza | Inserimento di campanello di allarme a corda. Il terminale a corda dovrà poter essere azionato ad un'altezza non superiore a cm 30 da terra. Si consiglia di collegare un ulteriore cordino per l'attivazione della chiamata: questo cordino dovrà correre orizzontalmente lungo tre pareti (si escluda la parete della porta) a un'altezza di 30 cm dal pavimento. In questo modo anche una persona caduta a terra ed impossibilitata a muoversi avrà la possibilità di raggiungere il cordino. | 2 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|---------------------------|--|---|----|
| i105 | Terminale impianto | Citofono: assenza | Inserimento di impianto citofonico: l'impianto verrà posizionato ad un'altezza compresa tra cm 110 e cm 130 dal piano di calpestio. Sarà preferibilmente dotato di pulsanti in rilievo, con dimensione e colore tali da consentirne un facile utilizzo a persone non vedenti o ipovedenti. | 4 |
| i119 | Terminale impianto | Citofono in posizione inadeguata | Riposizionamento dell'impianto citofonico esistente ad un'altezza preferibilmente di cm. 120 dal piano di calpestio. L'impianto sarà preferibilmente dotato di pulsanti in rilievo, con dimensione e colore tali da consentirne un facile utilizzo a persone non vedenti o ipovedenti. | 3 |
| i138 | Porta/Finestra | Serramento interno al servizio igienico: inesistente | Inserimento di nuovo serramento interno. La porta avrà luce netta non inferiore a cm 80 (larghezza massima anta singola di cm 120), con maniglia per apertura posta ad altezza compresa tra cm 85 e 95 dal pavimento. All'ingresso di un servizio igienico la porta si aprirà verso l'esterno del locale e presenterà sul lato interno un maniglione orizzontale posto a 90 cm dal pavimento. L'anta dovrà essere manovrabile applicando una forza inferiore a 3,5 Kg. Eventuali parti vetrate saranno realizzate con vetro antinfortuno. | 2 |
| i145 | Porta/Finestra | Serramento interno inadeguato | Inserimento di nuovo serramento interno previa rimozione dell'esistente. La nuova porta avrà luce netta non inferiore a cm 80 con maniglia per apertura posta ad altezza di cm. 90 dal pavimento. L'anta dovrà essere manovrabile applicando una forza inferiore a 3,5 Kg. Eventuali parti vetrate saranno realizzate con vetro antinfortuno. Se trattasi di un servizio igienico la porta si aprirà verso l'esterno del locale e presenterà sul lato interno un maniglione orizzontale posto a 90 cm dal pavimento. | 1 |
| i151 | Porta/Finestra | Assenza di maniglione orizzontale sulla porta | Inserimento di maniglione orizzontale ad un'altezza compresa tra cm 85 e 95 dal pavimento, sul lato interno della porta. L'oggetto faciliterà la chiusura della porta dietro di sé per chi, in carrozzina, ha poco spazio di manovra. Normalmente la lunghezza del maniglione non dovrà essere inferiore a cm.60. | 12 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|-----------------------|---|---|---|
| i152 | Porta/Finestra | Assenza di maniglione verticale sulla porta scorrevole. | Inserimento di maniglione verticale posto ad un'altezza compresa tra cm 80 e 120 dal pavimento. L'oggetto faciliterà la chiusura/apertura della porta per chi, con problemi di prensilità, deve azionare la porta scorrevole. Il maniglione deve essere collocato sul lato estremo in modo da consentire la massima apertura dell'anta scorrevole. La luce netta non dovrà essere inferiore a cm 75. | 5 |
| i156 | Finestre | Eccessiva illuminazione dell'ambiente | | 1 |
| i159 | Porta/Finestra | Serramento interno inadeguato | Sostituzione del serramento esistente con un nuovo serramento scorrevole. L'anta dovrà essere manovrabile applicando una forza inferiore a 3,5 Kg. La maniglia sarà verticale e posta ad un'altezza compresa tra cm 80 e 120 dal pavimento, collocata sul lato estremo in modo da consentire la massima apertura dell'anta scorrevole. La luce netta a battente aperto, non dovrà essere inferiore a cm 80 e il cassonetto di contenimento di cm. 90. | 1 |
| i163 | Automatismo | Molla di ritorno del serramento inadeguata | | 2 |
| i170 | Antincendio | Estintore in posizione inadeguata | Riposizionamento di estintore in luogo tale da non costituire ostacolo o pericolo d'urto. Una possibile soluzione è quella di creare nicchie artificiali mediante prismi a base triangolare o trapezoidale con pareti in lamiera verniciata che ne facilita la percezione visiva e tattile con il bastone. | 1 |
| i173 | Protezione | Ostacolo sporgente dal muro: da proteggere | | 1 |



| | | | | |
|------|------------------------------------|--|--|---|
| i196 | Stallo riservato | Assenza di area di stazionamento | Creazione di spazio libero da riservare a persona in carrozzina, realizzato su pavimento orizzontale, con dimensioni non inferiori a cm 110x140 tali da garantire la manovra e lo stazionamento di una sedia a ruote. Nel caso di stallo su gradonata un cordolo di cm 10 ed una transenna alta cm 90 proteggeranno la persona in carrozzina da eventuali cadute. Lo spazio libero retrostante la carrozzina dovrà avere una larghezza di almeno 90 cm e lunghezza non inferiore a cm 190. | 2 |
| i207 | Terminale impianto | Automatismo per l'apertura del cancello (assenza) | Installazione di meccanismo per l'automazione dell'apertura del cancello d'ingresso, comprese le eventuali opere murarie e di finitura accessorie; completo di collegamento elettrico e di possibilità di regolazione dei tempi di manovra, la posizione e l'intercettazione mediante fotocellula. | 1 |
| i224 | Ascensore | Impianto di sollevamento con la cabina non allineata al piano di sbarco. | La precisione di fermata al piano è contemplata dalle nuove norme tecniche come elemento importante per il miglioramento della sicurezza; infatti definisce un gradino massimo di allineamento al piano della cabina pari a +/- 1 centimetro mentre il vecchio DPR 1497/63, con il quale sono stati collaudati tutti gli ascensori fino al 1989, prevedeva la possibilità della presenza di un gradino fino ad un massimo di +/- 16 centimetri (!) dal piano (DPR 1497/63 art. 26.1, ora abrogato). Pertanto la cabina deve essere progettata e costruita in modo da non ostacolare o impedire, per le sue caratteristiche strutturali, l'accesso e l'uso da parte dei disabili e in modo da permettere tutti gli adeguamenti appropriati destinati a facilitarne l'utilizzazione da parte loro. Necessariamente, si suggerisce di intervenire, attraverso la manutenzione, rimodulando in modo preciso l'arrivo e l'allineamento del piano di calpestio della cabina interna con tutti i piani di sbarco. | 1 |
| i251 | Segnaletica di orientamento | Segnaletica informativa e di orientamento assente | Inserimento di segnaletica informativa e di orientamento. I cartelli di segnalazione all'interno di un edificio saranno posti preferibilmente tutti alla medesima altezza, compresa tra cm 145 e 170 dal piano di calpestio, e saranno caratterizzati dalla stessa logica di utilizzo. Nel caso in cui il cartello sporga a bandiera, | 6 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|--------------------------------|---|--|----|
| | | | <p>ortogonalmente al flusso pedonale, dovrà essere posto ad un'altezza non inferiore a cm 210 da terra. Tra i caratteri utilizzati (preferibilmente di dimensione non inferiore ai 25 mm e in stampatello minuscolo) e lo sfondo dovrà esserci un buon contrasto cromatico ottenuto ponendo testi scuri su fondo chiaro (nero, verde, blu su bianco; nero, rosso su giallo).</p> <p>Altre indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utilizzare una sola tipologia di caratteri, evitando i campionari; • non usare caratteri inconsueti (gotici, fantasy ecc); • non usare troppe modalità di scrittura nello stesso testo; • tenere in considerazione il corpo del carattere e il rapporto cromatico tra scritta e sfondo. <p>Si devono inoltre considerare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la luminosità dell'ambiente; • il supporto utilizzato; • il rapporto spaziale con altri strumenti di comunicazione; • il posizionamento del testo all'interno dell'ambiente e in rapporto all'oggetto/i cui si riferisce. | |
| i252 | Segnaletica orizzontale | Banda segnalazione pericolo: assenza | <p>Applicazione di nastro adesivo plastico colorato o intervento mediante verniciatura atta a segnalare un ostacolo, fornire un'opportuna segnalazione visiva di un dislivello nel pavimento, creare contrasto cromatico tra alzata e pedata sui gradini di una scala. L'angolo, oggetto dell'intervento, avrà le seguenti dimensioni: sulla pedata una profondità di cm. 5 per la larghezza della scala, sull'alzata cm. 5 per tutta la larghezza della scala.</p> | 19 |
| i257 | Terminale impianto | Placca con iscrizioni in braille: assenza (ascensore) | <p>Fornitura e posa in opera di placca in Braille da posizionare in prossimità della pulsantiera dell'ascensore, e comunque ad altezza conforme a quanto indicato dalla normativa vigente.</p> | 2 |
| i260 | Terminale impianto | Impianto di comunicazione carente | <p>Dotare il servizio di un sistema a induzione magnetica per facilitare la comunicazione con le persone non udenti. Il funzionamento del sistema è basato sul principio della creazione di un campo magnetico: quando una corrente passa attraverso un qualsiasi conduttore elettrico si genera un campo magnetico</p> | 2 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|---------------------------|---|--|---|
| | | | <p>nell'area. Se il ricevitore a bobina di un apparecchio acustico si trova all'interno di questa area, riceve il segnale magnetico e crea una corrente che viene dunque convertita in un segnale audio.</p> <p>per la realizzazione di un impianto di questo tipo è necessario, oltre al cavo elettrico opportunamente collocato, anche di un apparato amplificatore che distribuirà tale segnale nell'area di interesse, attraverso il loop opportunamente disposto.</p> | |
| i274 | Asciugamani | Porta asciugamani in posizione inadeguata | Riposizionamento del distributore di asciugamani in carta, da fissare alla parete in prossimità del lavabo ad un'altezza compresa tra 100 e 140 cm dal pavimento, in posizione tale da non recare intralcio al passaggio nell'area circostante. | 1 |
| i277 | Bidet | Ostacolo costituito da bidet | Eliminazione del bidet per consentire una migliore fruizione dei rimanenti sanitari. In sostituzione del bidet va inserita un'apposita doccetta lateralmente alla tazza wc. | 1 |
| i282 | Distributore carta | Distributore carta igienica: assenza | Inserimento di distributore di carta igienica ad altezza 80-110 cm dal piano di calpestio. | 6 |
| i283 | Distributore carta | distributore carta igienica: posizione inadeguata | Riposizionamento del distributore di carta igienica ad altezza di 80 dal piano di calpestio e cm 80 dalla parete posteriore o, nel caso di servizio privo di parete adiacente al sanitario, il porta rotolo deve essere inserito su un maniglione ribaltabile. | 2 |
| i291 | Fasciatoio | Fasciatoio: assenza | Inserire all'interno del bagno un fasciatoio ribaltabile a parete. | 4 |



| | | | | |
|------|---------------------|-----------------------------------|--|----|
| i293 | Lavabo | Lavabo: assenza (bagno riservato) | Inserimento di lavabo, preferibilmente del tipo a fronte concavo, con bordi arrotondati e appoggio per i gomiti; con rubinetto a miscelazione meccanica e comando a leva. Il lavabo dovrà essere posto in opera considerando lo spazio necessario all'accostamento frontale della sedia a ruote: spazio antistante di almeno 80 cm misurati dal bordo anteriore del lavabo; piano superiore del lavabo ad altezza di 80 cm dal pavimento. | 2 |
| i298 | Maniglione | Maniglione verticale inadeguato | Eliminazione del maniglione verticale per facilitare l'accostamento laterale e creare ulteriore spazio di manovra. | 3 |
| i299 | Maniglione | Maniglione: assenza | Inserimento di maniglione di sostegno fissato a parete. Il maniglione sarà posizionato a lato della tazza wc o del bidet, a 40 cm dall'asse della tazza. Il maniglione sarà inoltre posizionato ad altezza di cm 80 dal piano di calpestio ed avrà un diametro di 3-4 cm; ed essere posto a 6 cm di distanza dalla parete. Il materiale dovrà garantire una presa sicura ed essere confortevole al tatto. | 7 |
| i301 | Rubinetteria | Rubinetteria inadeguata | Sostituzione della rubinetteria esistente con modello con comandi a leva facilmente riconoscibili oppure ad erogazione automatica. Si sconsiglia l'utilizzo di leve troppo lunghe ed affusolate che possono risultare pericolose nel momento in cui una persona avvicina il viso al lavabo. Una eventuale doccetta estraibile, dovrà avere dimensioni contenute, proporzionate alla forma del lavabo. | 15 |
| i303 | Sciacquone | Pulsante sciacquone: assenza | Inserimento di pulsante di scarico a fianco della tazza wc ad altezza di cm 60-70 dal pavimento. Il pulsante si azionerà con una lieve pressione ed avrà dimensioni e colorazione adeguate a consentirne un facile utilizzo. | 5 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|-------------------------------------|---|---|----|
| i304 | Sciacquone | Pulsante sciacquone in posizione inadeguata | Riposizionamento del pulsante di scarico a fianco della tazza wc ad altezza di cm 60-70 dal pavimento. | 2 |
| i312 | Servizio igienico (ambiente) | bagno accessibile: assenza | <p>Realizzazione ex novo di un servizio igienico a norma del D.M. 236/89.</p> <p>Il locale igienico dovrà essere attrezzato con: tazza wc e accessori annessi, lavabo, specchio, corrimani, maniglioni, ecc. Lo spazio libero necessario all'accostamento e al trasferimento laterale dalla sedia a ruote alla tazza wc dovrà essere di minimo 100 cm misurati dall'asse del sanitario. Si dovrà garantire: da un lato lo spazio adeguato per l'avvicinamento e la rotazione di una sedia a ruote, dall'altro una distanza tale da consentire a chi usa il wc un agevole appiglio ai corrimani posti sulla parete laterale (l'asse della tazza dovrà distare 40 cm dalla parete laterale o dal corrimano o maniglione di appoggio). La distanza fra il bordo anteriore della tazza e la parete posteriore dovrà essere di 75-80 cm. Il maniglione a lato della tazza sarà posizionato ad un'altezza di cm 80 dal piano di calpestio.</p> <p>L'altezza del piano superiore della tazza, preferibilmente sospesa, dovrà essere di 40-45 cm dal pavimento. Il wc sarà corredato di tutti gli accessori necessari posti in modo da renderne l'uso agevole ed immediato anche rimanendo seduti sulla tazza. Il campanello di allarme, a corda, avrà il terminale posizionato ad un'altezza compresa tra cm 60 e cm 120 dal pavimento. Il pulsante di scarico sarà a fianco della tazza ad altezza di cm 60-70 dal pavimento, si azionerà con una lieve pressione ed avrà dimensioni e colorazione adeguate a consentirne un facile utilizzo. Nelle vicinanze, e comunque alla stessa altezza sarà posto il porta carta igienica. Il miscelatore termostatico completo di flessibile e doccetta a pulsante con funzione di bidet avrà erogazione dell'acqua a temperatura controllata automaticamente e la doccetta sarà fissata a muro ad un'altezza compresa tra cm 50 e cm 70 dal pavimento e comunque</p> | 10 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|-----------------|----------------------------------|--|---|
| | | | <p>posizionata in modo che la persona seduta sulla tazza la possa raggiungere senza dover compiere torsioni del busto. Il lavabo, di tipo "a mensola", dovrà essere posto in opera considerando lo spazio necessario all'accostamento frontale della sedia a ruote (spazio antistante minimo di 80 cm misurati dal bordo anteriore del lavabo con piano superiore del lavabo ad un'altezza di 80 cm dal pavimento). Le tubazioni di adduzione e di scarico non dovranno creare ingombro ulteriore sotto al lavabo. La rubinetteria avrà preferibilmente comandi a leva. Il lavabo sarà corredato di distributore di asciugamani in carta e distributore di sapone fissati alla parete in prossimità del lavabo ad un'altezza compresa tra 100 e 140 cm dal pavimento. Lo specchio verrà posizionato sopra al lavabo ad un'altezza non superiore a cm 90 dal pavimento.</p> | |
| i317 | Specchio | Specchio: assenza | Inserimento di specchio, da fissare alla parete ad un'altezza non superiore a cm 90 dal pavimento. | 6 |
| i318 | Specchio | Specchio in posizione inadeguata | Riposizionamento dello specchio esistente ad un'altezza non superiore a cm 90 dal pavimento. | 7 |
| i320 | Wc | Vaso wc: posizione inadeguata | <p>Rimozione della tazza wc e ricollocamento della stessa in posizione adeguata. Lo spazio libero necessario all'accostamento e al trasferimento laterale dalla sedia a ruote alla tazza wc dovrà essere di minimo 100 cm misurati dall'asse del sanitario. Si dovrà garantire su entrambi i lati lo spazio adeguato per l'avvicinamento e la rotazione di una sedia a ruote. I maniglioni saranno di tipo ribaltabile, posti sulla parete posteriore a cm 40 dall'asse centrale. La distanza fra il bordo anteriore della tazza e la parete posteriore dovrà essere di 75-80 cm. L'altezza del piano superiore della tazza, dovrà essere di 40-45 cm dal pavimento.</p> | 1 |



| | | | | |
|------|----------------------|---|---|---|
| i323 | Wc | Sanitario di forma non idonea | Sostituire il sanitario con un modello in cui non sia presente lo sgolo anteriore. In tal caso si dovrà procedere con la scelta di un sanitario standard dotato di copri-water apposito con apertura frontale. Oppure orientarsi su un prodotto già previsto di ugelli regolabili, posti all'interno del vaso o, utilizzare un copri-water dotato di ugelli per l'erogazione dell'acqua regolabili e dotato di comando miscelatore. | 1 |
| i325 | Maniglione | Maniglioni: assenza | Inserimento di maniglione di sostegno previa eventuale rimozione dell'esistente. Il maniglione sarà posizionato a lato della tazza wc o del bidet, a 40 cm dall'asse della tazza (nel caso non sia presente una parete laterale a tale distanza). Entrambi i maniglioni saranno posizionati ad altezza di cm 80 dal piano di calpestio ed avranno un diametro di 3-4 cm. | 8 |
| i326 | Scivolo/rampa | Superamento della differenza di quota attraverso una rampa mobile | Prevedere una rampa per il superamento del dislivello. La rampa ha la caratteristica di essere mobile ma di essere installata per più tempo possibile in relazione al servizio svolto. La pendenza longitudinale deve essere tale da consentire l'agevole superamento da parte di tutti (preferibilmente inferiore al 5%). Il materiale dovrà essere antiscivolo. Se si tratta di un manufatto monoblocco, la rampa dovrà avere larghezza non inferiore a cm 90. E' suggerito uno sviluppo longitudinale non superiore a cm. 120. La rampa deve essere dotata di cordoli battiruota laterali. | 1 |
| i729 | Ascensore | Assenza di segnaletica interna alla cabina | Inserimento di targa segnaletica abbinata alla pulsantiera che indichi quali servizi si possono raggiungere ai piani. Nel caso di doppia pulsantiera e doppia porta dovrà essere specificato l'ambiente raggiungibile premendo il pulsante corrispondente. | 1 |
| i731 | Servoscala | servoscala inadeguato | | 1 |



| | | | | |
|------|--------------------------|--|---|----|
| i733 | Elevatore interno | piattaforma elevatrice: assenza | | 1 |
| i795 | Doccia | Doccia con accessori mal posizionati. | Riposizionare il saliscendi e il miscelatore di comando in modo tale che sia facilmente usabile da una persona seduta. I comandi devono essere posti sulla parete laterale rispetto alla seduta. I comandi saranno collocati ad un'altezza di cm. 100/120 da terra. Il saliscendi partirà da un'altezza non superiore a cm. 140 da terra. | 2 |
| n008 | Gioco per parco | Giochi per parchi: assenza di attrezzature fruibili (scivoli) | I parchi gioco all'aperto offrono delle possibilità di movimento che raramente sono offerti dagli spazi chiusi; si possono, per esempio, sperimentare movimenti di accelerazione e rallentamento (salite e discese), stimoli sensoriali vari: l'aria, il vento, l'umidità, le ombre e la luce, il sole, il calore e il freddo. Compito del progettista è di conciliare i criteri e gli attrezzi di gioco scelti per il parco con le condizioni proprie del terreno (colline, dirupi, pendenze, pianure, sentieri) e la vegetazione esistente (prati, aiuole, siepi, arbusti, alberi). Le zone gioco devono, per quanto possibile, essere collegate tra loro in modo da accostare proposte di gioco con livelli di difficoltà diversi tra loro. Zone di movimento si alternano a zone di riposo: in questo modo si aumenta la sicurezza dei bambini che giocano e si dà loro la possibilità di distinguere meglio le diverse zone di attività. | 2 |
| n025 | Seduta | Assenza di sedute per il riposo | Inserimento di panchina. Le caratteristiche dimensionali della seduta saranno le seguenti: - altezza: 42 cm ca.; - i lati riservati alla persona su sedia a ruote saranno alti da terra 45-50 cm; - profondità: 40-50 cm; - braccioli: alti 20-25 cm sopra il livello di seduta, estesi oltre il margine frontale; - schienale: inclinato (10°), come il piano di seduta (5°), per | 10 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|------------------------|---|---|---|
| | | | <p>aiutare l'utente ad alzarsi;</p> <p>- profondità dello spazio vuoto sotto la sedia: 10 cm, per permettere di puntare le gambe quando ci si alza;</p> <p>Gli appoggi inferiori non dovranno ostacolare l'accostamento di una sedia a ruote, per il quale si dovrà inoltre prevedere uno spazio libero di almeno 90 x 90 cm adiacente alla seduta stessa.</p> | |
| u078 | Scivolo/rampa | Dislivello causato da gradino max 2,5 cm | Eliminazione del dislivello attraverso la demolizione e ricomposizione della pavimentazione preesistente con maggiore complanarità fra il percorso pedonale ed il percorso carrabile. | 2 |
| u089 | Scivolo/rampa | Scivolo con pendenza eccessiva | <p>Demolizione della rampa esistente e ricostruzione della stessa con pendenza longitudinale tale da consentire l'agevole superamento da parte di tutti (preferibilmente inferiore/uguale al 5%), e pendenza trasversale non superiore all'1%.</p> <p>La pavimentazione dovrà essere antisdrucciolevole, uniforme e compatta.</p> <p>La rampa dovrà avere larghezza non inferiore a cm 120 (se possibile larghezza 150 cm). Per lunghezze superiori a 10 m è necessario interrompere la rampa con un piano orizzontale intermedio di dimensioni non inferiori a cm 150x150.</p> <p>Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corrimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile anche a distanza al fine di ottenere anche una buona presegnalazione per ipovedenti.</p> | 1 |
| u223 | Area parcheggio | Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale al percorso pedonale) | <p>Inserimento di un'area di parcheggio di mt 5x3,20 in aderenza al percorso pedonale.</p> <p>L'area dovrà essere adeguatamente evidenziata con una segnaletica verticale, posta a cm 220 d'altezza, e da una segnaletica orizzontale che individua una zona di cm 170 di larghezza, relativa all'ingombro dell'autovettura, ed una seconda, di larghezza minima cm 150, necessaria al libero movimento dell'utente in fase di trasferimento.</p> | 1 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|-----------------------|--|--|---|
| | | | La zona pedonale, se non complanare, dovrà sempre essere raccordata mediante scivolo (max 8%) con il percorso principale. Attualmente abbiamo l'introduzione del contrassegno di parcheggio per disabili conforme al modello previsto dalla raccomandazione n. 98/376/CE del Consiglio dell'Unione europea del 4 giugno 1998. | |
| u232 | Pavimentazione | Parcheggio con pavimentazione non idonea | | 1 |
| u260 | Fugature | Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature | Rifacimento della fugatura tramite asportazione materiale eventualmente sporgente e ripristino materiale dove mancante, con stirlatura adeguata al fine di ottenere perfetta complanarietà tra gli elementi costituenti la pavimentazione. | 2 |
| u277 | Pavimentazione | Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | Adeguamento della pavimentazione dissestata tramite demolizione e rifacimento della stessa o sostituzione di parte di essa, con finitura tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare e raccordato adeguatamente alla pavimentazione esistente. | 4 |
| u346 | Marciapiede | Assenza di percorso a raso | Nuova realizzazione di marciapiedi a raso con le seguenti caratteristiche: - altezza massima 2,5 cm dal piano carrabile; - larghezza minima 150 cm; in presenza di cospicuo flusso pedonale è consigliata larghezza 200 cm; è ammessa larghezza minima 100 cm solo in caso di restrizioni puntuali o di breve lunghezza (massimo 10 m); - pendenza longitudinale 5% (massimo 8%); - pendenza trasversale 1%; - altezza minima libera da ostacoli 220 cm da piano di calpestio; - finitura tale da rendere il piano di calpestio accessibile. | 1 |



COMUNE DI GALLIERA

| | | | | |
|------|---------------------|--|--|---|
| u370 | Sconnessioni | Percorso in rilevato con sconnessioni, buche, mancata finitura, deformazioni | | 3 |
|------|---------------------|--|--|---|

Per accedere alla totalità dei dati relativi ai rilievi e le conseguenti proposte di miglioramento, vedasi l'Allegato 6). L'allegato contiene tutti edifici analizzati e organizzati per fascicoli.

D) ELABORAZIONE DEI DATI IN FORMATO GRAFICO E DESCRITTIVO

Si è utilizzato un applicativo sviluppato internamente su base FILE MAKER PRO per le fasi di rilievo e di proposta attraverso un sistema di classificazione gestito da una data base.

Un codice identificativo univoco per ogni edificio o puntuale in ambito urbano, permette l'individuazione dell'intervento sulla planimetria allegata.

Per gli aspetti legati alla consultazione cartografica, le tecniche di rappresentazione sono due:

- per l'ambito urbano si è scelto di operare in GIS, riportando su più shape la georeferenziazione delle criticità che, una volta caricati sul S.I.T. del comune, saranno a disposizione di tutti gli uffici che operano nell'ambito dei Lavori Pubblici;
- per l'ambito edilizio si è scelto di restituire i dati su base Autocad® fornita dagli uffici, ma con la possibilità di visionare i livelli della struttura direttamente durante la consultazione delle schede.

Tutti i dati del P.E.B.A. saranno quindi a disposizione dei tecnici Comunali che potranno interrogare il software attraverso delle "domande intelligenti" "QUARY".

Gli stessi dati, opportunamente filtrati, potranno essere messi a disposizione della cittadinanza, qualora l'Amministrazione lo ritenesse opportuno.

In entrambi i casi sarà possibile gestire e programmare gli interventi, anche in relazione ad altri compartimenti di gestione degli edifici, quali la manutenzione, l'ufficio scuole, ecc. o la gestione delle strade, quali la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Grazie alle caratteristiche esplorative del programma, è possibile compiere analisi topologiche e statistiche, dalle quali evidenziare:

- la priorità degli interventi, con la classificazione dei percorsi e delle aree dove intervenire;
- i vincoli tecnologici, che si traducono in incrementi di spesa nell'esecuzione dei lavori;
- Interrogazione, individuazione planimetrica, vista e stampa delle schede di analisi relative l'accessibilità.



Sarà possibile interrogare il sistema, secondo criteri prestabiliti di tipo qualitativo (via, edificio e sue funzioni presenti, tipologia di ostacolo, tipologia di intervento, appartenenza a pubblico o privato), quantitativo (larghezza, lunghezza, dislivello dei percorsi, quantità, e costi stimati), intersezione e combinazione dei criteri elencati.

Le informazioni sono completate da un corredo esaustivo di immagini associate alle entità grafiche o alle schede implementate per la visualizzazione puntuale dell'ostacolo all'interno del percorso analizzato.

L'ufficio tecnico, inoltre, attraverso un secondo software relazionato, gestirà il piano di abbattimento nei seguenti modi:

- attraverso un vincolo economico, richiedendo tutti gli interventi rientranti all'interno di una determinata spesa;
- attraverso una sequenza temporale, ordinando i percorsi secondo il valore di intervento e quindi per stralci;
- attraverso tipologie di intervento, ricercando un determinato problema;
- attraverso l'emergenza sopravvenuta per cause non dipendenti dal programma amministrativo.

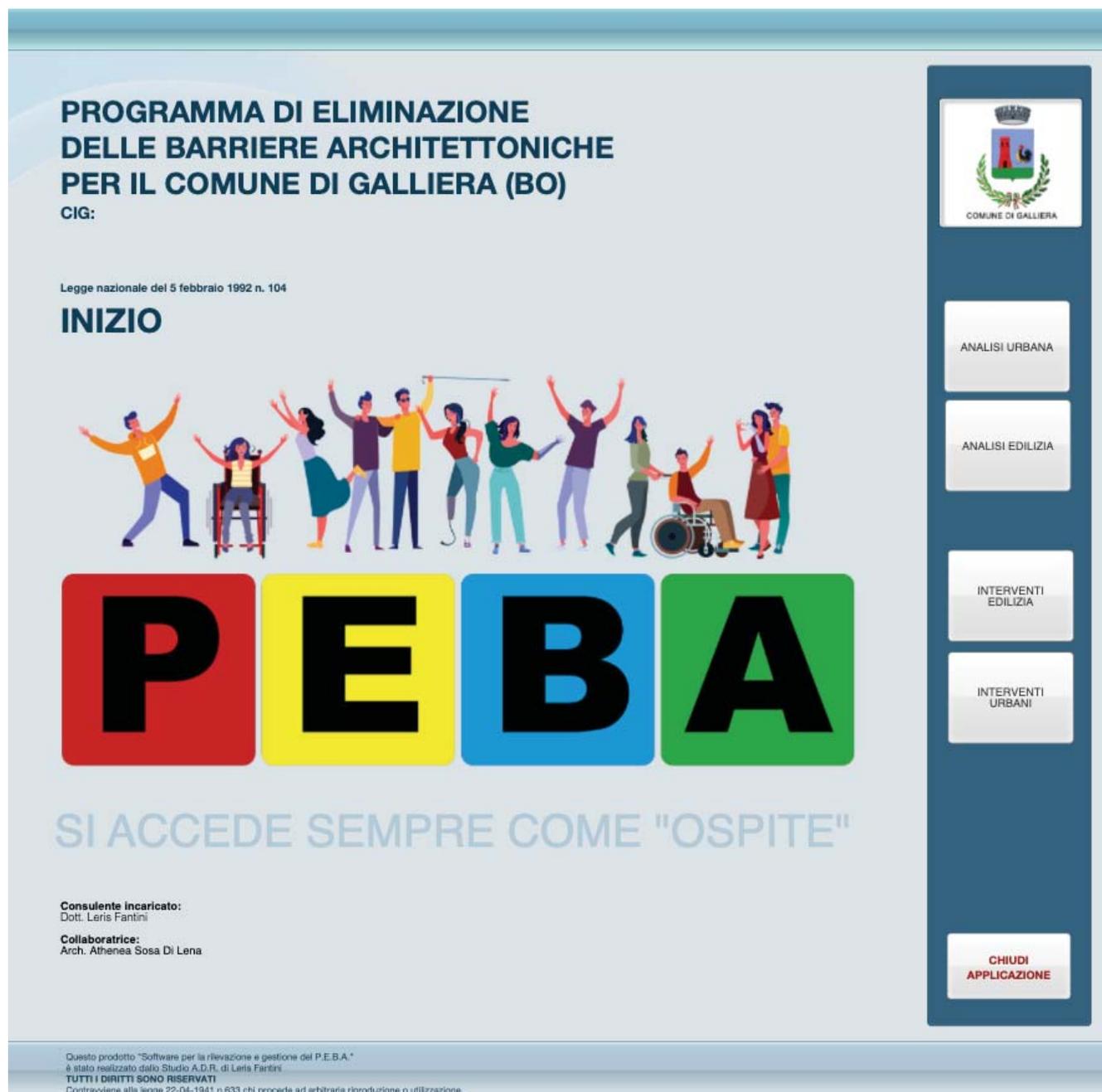
Le indicazioni suggerite definiscono le caratteristiche funzionali e prestazionali guida per il progetto definitivo ed esecutivo.

Le immagini che seguono mostrano la layout progettata per la gestione del data base, ovvero ciò che è visibile all'operatore nel momento della consultazione sia in ambito urbano che edilizio.

LA PROGETTAZIONE DEL PROGRAMMA INFORMATICO

Il programma consente di accedere immediatamente al "cruscotto" di comando, dove quattro pulsanti consentono di accedere a quattro data base specifici per la gestione del PEBA:

- *la consultazione degli interventi previsti in ambito urbano ed edilizio,*
- *la consultazione delle priorità definite sia in ambito urbano che edilizio.*



PROGRAMMA DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE PER IL COMUNE DI GALLIERA (BO)
CIG:

Legge nazionale del 5 febbraio 1992 n. 104

INIZIO



PEBA

SI ACCEDE SEMPRE COME "OSPITE"

Consulente incaricato:
Dott. Loris Fantini

Collaboratrice:
Arch. Athenea Sosa Di Lena

Questo prodotto "Software per la rilevazione e gestione del P.E.B.A." è stato realizzato dallo Studio A.D.R. di Loris Fantini
TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI
Contravviene alla legge 22-04-1941 n.633 chi procede ad arbitraria riproduzione o utilizzazione.

ANALISI URBANA

ANALISI EDILIZIA

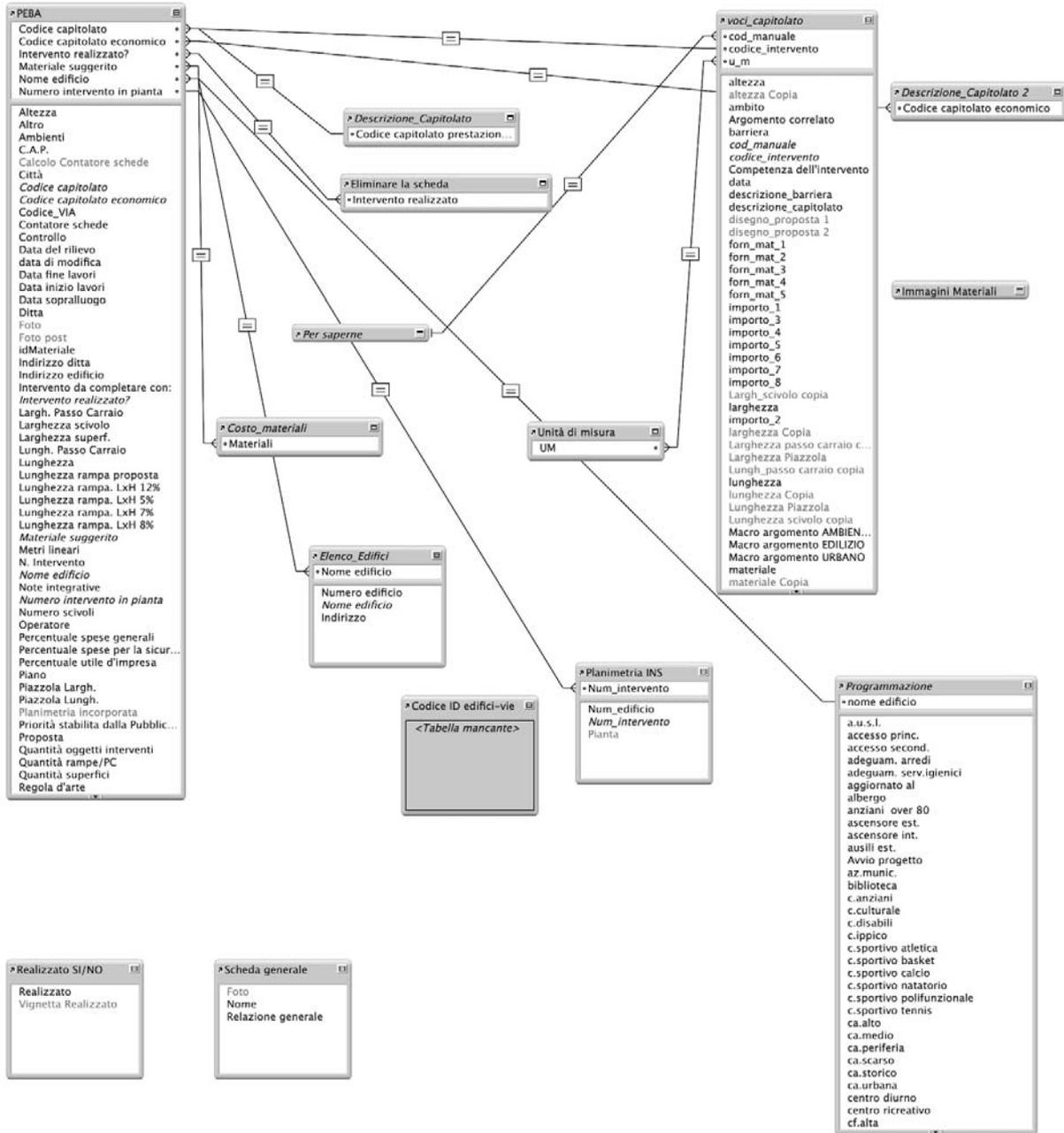
INTERVENTI EDILIZIA

INTERVENTI URBANI

CHIUDI APPLICAZIONE

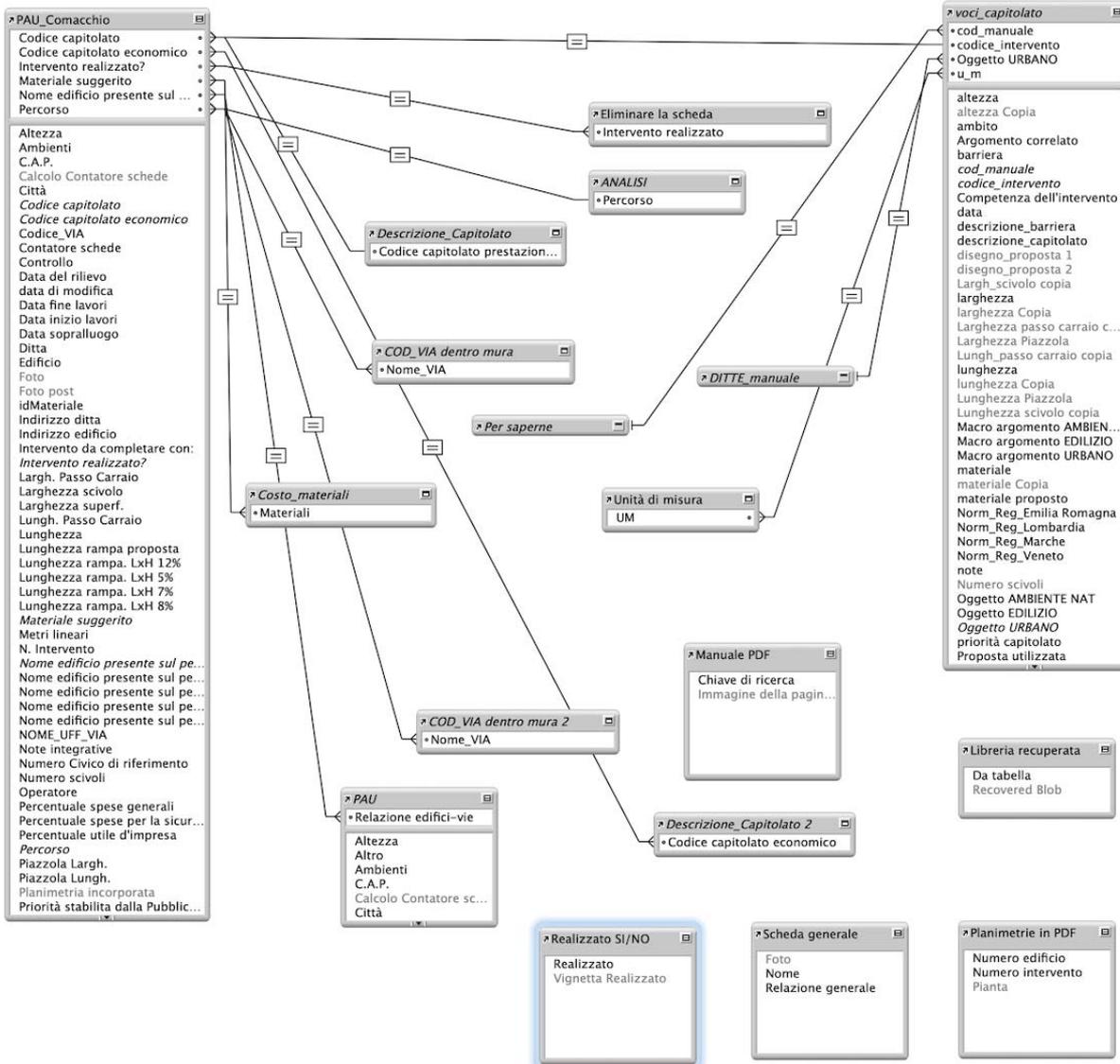
Parte dell'organizzazione strutturale della relazione fra la definizione della priorità e le schede di intervento, la relazione con i dati prestazionali e costi ipotizzati.

Ambito edilizio



Parte dell'organizzazione strutturale della relazione fra la definizione della priorità e le schede di intervento, la relazione con i dati prestazionali e costi ipotizzati.

Ambito urbano



Esempio di listato delle criticità e relativa prestazione da raggiungere. Trattasi della layout "listato" dove l'operatore valuta gli interventi da attuare secondo priorità) Le priorità riguardano un primo livello, ovvero su quale percorso o edificio porre l'attenzione, ed un secondo livello, ovvero la priorità fra gli interventi previsti all'interno dello stesso edificio o dello stesso percorso analizzato.

Scelta la scheda, si accede all'informazione completa.

| LISTATO DEI CASI CRITICI A GALLIERA | | | | 547 RITROVATI |
|--|---------------|-----|--|--|
| N. Intervento / Cod. Capitolato | 075 u277 ROMA | VIA | Priorità suggerita / intervento risolto 1647360.10 NO |  vedi SCHEDA completa |
| Descrizione della criticità rilevata | SAN VENANZIO | | Priorità dell'Amministrazione | |
| Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato | 444 u277 ROMA | VIA | Priorità suggerita / intervento risolto 1647360.10 NO |  vedi SCHEDA completa |
| Descrizione della criticità rilevata | SAN VENANZIO | | Priorità dell'Amministrazione | |
| Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato | 445 u277 ROMA | VIA | Priorità suggerita / intervento risolto 1647360.10 NO |  vedi SCHEDA completa |
| Descrizione della criticità rilevata | SAN VENANZIO | | Priorità dell'Amministrazione | |
| Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato | 446 u277 ROMA | VIA | Priorità suggerita / intervento risolto 1647360.10 NO |  vedi SCHEDA completa |
| Descrizione della criticità rilevata | SAN VENANZIO | | Priorità dell'Amministrazione | |
| Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato | 449 u277 ROMA | VIA | Priorità suggerita / intervento risolto 1647360.10 NO |  vedi SCHEDA completa |
| Descrizione della criticità rilevata | SAN VENANZIO | | Priorità dell'Amministrazione | |
| Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato | 452 u277 ROMA | VIA | Priorità suggerita / intervento risolto 1647360.10 NO |  vedi SCHEDA completa |
| Descrizione della criticità rilevata | SAN VENANZIO | | Priorità dell'Amministrazione | |
| Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato | 453 u277 ROMA | VIA | Priorità suggerita / intervento risolto 1647360.10 NO |  vedi SCHEDA completa |
| Descrizione della criticità rilevata | SAN VENANZIO | | Priorità dell'Amministrazione | |
| Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa. | | | | |

Quando il tecnico accede al software, la prima schermata che appare è un elenco di interventi posti in ordine di priorità. Da questo punto si può accedere all'interno di qualsiasi scheda con le informazioni dettagliate, fare ricerche, ecc.



Con modalità ormai consolidata attraverso precedenti piani di abbattimento è stata ulteriormente definita una sotto-priorità rispetto alle tipologie degli interventi, dando particolare attenzione a tutti quegli interventi di minima, risolvibili attraverso la manutenzione ordinaria e che, se non eseguiti, possono creare problemi di sicurezza e fruibilità da parte delle persone in carrozzina o con limiti visivi.

Ne consegue quindi che, rispetto alle macrocategorie, è stata assegnata una ulteriore priorità.

La sottocategorizzazione può risultare utile quando non si hanno abbastanza risorse economiche per completare gli interventi di una strada e occorre fare ulteriori scelte di priorità/importanza.

RILIEVO DELLE CRITICITA'

SCHEDE RITROVATE 547

ROMA VIA

EVENTUALE Numero Civico

Risolto?

CRITICITA' N°

452

PRECEDENTE scheda

SUCCESSIVA scheda

LISTATO degli interventi

VEDI foto

MAGGIORI INFORMAZIONI sull'argomento

RICERCA intervento

MOSTRA TUTTI gli interventi

ORDINA gli interventi (esterno)

ORDINA gli interventi (Amministrazione)

STATO di realizzazione dell'intervento

STAMPA scheda

Calcolo generale dei costi

AGGIORNAMENTO dati

ESCI

Ultimo aggiornamento 17/09/2024 11:03:24

Criticità rilevata in data 08/06/2024

Pavimentazione

Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.

Descrizione prestazionale

Adeguamento della pavimentazione dissestata tramite demolizione e rifacimento della stessa o sostituzione di parte di essa, con finitura tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare e raccordato adeguatamente alla pavimentazione esistente.

ATTENZIONE!
Occorre fare una buona rasatura della finitura superficiale per evitare di creare altre criticità sulla pavimentazione per le persone con difficoltà motrice.

Immagine indicativa a supporto

Materiale suggerito: **Asfalto**

MISURE DI RIFERIMENTO

Scivoli - Passi carrai

Altezza grad. m. Quantità oggetti

Largh. scivolo Metri lineari

Numero scivoli

Lunghezza P.C.

Superfici

Larghezza m.

TOTALE GENERALE (scheda) Lunghezza m.

€. 217,80

GESTIONE DELLE PRIORITA'
Stralci definiti dalla Pubblica Amministrazione

SUGGERIMENTO ESTERNO

Stralci ipotizzati:

Sottopriorità suggerita per: ROMA su 10 (max)

Priorità suggerita rispetto al Piano: 1647360

VIDEO

Riferimenti normativi nazionali

UNICEI EN 17210:2021 punto 7.1.4), 7.1.5
Legge 118/1971 art. 27
Legge 41/1986 art. 32
Legge 104/1992 art. 24
D.P.R. 380/2001 art. 82
D.M. 236/89 art. 4.2.1 - 8.2.1
D.P.R. 503/96 art. 4 - 5

Riferimento normativa Reg. Emilia Romagna

Relazione con eventuali edifici presenti sulla via ed analizzati dal P.E.B.A.

| | |
|-------------|---------------|
| 08-PALESTRA | VEDI edificio |
| | VEDI edificio |
| | VEDI edificio |
| | VEDI edificio |

Scheda dettagliata (vista superiore)



Relazione con eventuali edifici presenti sulla via ed analizzati dal P.E.B.A.

| | |
|-------------|---------------|
| 08-PALESTRA | VEDI edificio |
| | VEDI edificio |

ESCI

Ultimo aggiornamento
17/09/2024 11:03:24

PER LA COLLOCAZIONE DELLA SCHEDA VEDI **TAV. 07** N° **452**



COMUNE DI GALLIERA

**PIANO ELIMINAZIONE
DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**

07

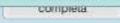


— criticità_lineare

● criticità_puntuale

Dott. Leris Fantini
Arch. Athenea Sosa di Lena

Scheda dettagliata (vista inferiore)

| LISTATO DEI CASI CRITICI | | 12 RITROVATI | |  <small>COMUNE DI GALLIERA</small> <small>completa</small> | |
|---|--|---|--|--|--|
| Descrizione della criticità rilevata Mensola/appendiabiti: assenza | |  | |  | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato 006 i299 13-SCUOLA SECONDARIA | | Priorità suggerita / intervento risolto 3240.9 NO Priorità dell'Amministrazione | |   | |
| Descrizione della criticità rilevata Maniglione: assenza | | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato 007 i325 13-SCUOLA SECONDARIA | | Priorità suggerita / intervento risolto 3240.10 NO Priorità dell'Amministrazione | |   | |
| Descrizione della criticità rilevata Maniglioni: assenza | | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato 008 i303 13-SCUOLA SECONDARIA | | Priorità suggerita / intervento risolto 3240.8 NO Priorità dell'Amministrazione | |   | |
| Descrizione della criticità rilevata Pulsante sciacquone: assenza | | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato 009 i006 13-SCUOLA SECONDARIA | | Priorità suggerita / intervento risolto 3240.7 NO Priorità dell'Amministrazione | |   | |
| Descrizione della criticità rilevata Mensola/appendiabiti: assenza | | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato 010 i301 13-SCUOLA SECONDARIA | | Priorità suggerita / intervento risolto 3240.7 NO Priorità dell'Amministrazione | |   | |
| Descrizione della criticità rilevata Rubinetteria inadeguata | | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato 011 i317 13-SCUOLA SECONDARIA | | Priorità suggerita / intervento risolto 3240.6 SI Priorità dell'Amministrazione | |   | |
| Descrizione della criticità rilevata Specchio: assenza | | | | | |
| N. Intervento / Cod. Capitolato 012 i151 13-SCUOLA SECONDARIA | | Priorità suggerita / intervento risolto 3240.6 NO Priorità dell'Amministrazione | |   | |
| Descrizione della criticità rilevata Assenza di maniglione orizzontale sulla porta | | | | | |
| | | | |  | |

Listato degli interventi in ambito edilizio

13

13-SCUOLA SECONDARIA GIOVANNI XXIII

004

Via Aurelio Cavallini, 26, San Venanzio

Ambienti:

Altro:

Piano:

Risolto?



Immagine indicativa a supporto



Criticità rilevata in data 16/07/2024

Servizi igienici

Rubineria inadeguata

Descrizione prestazionale

Sostituzione della rubinetteria esistente con modello con comandi a leva facilmente riconoscibili oppure ad erogazione automatica. Si sconsiglia l'utilizzo di leve troppo lunghe ed affusolate che possono risultare pericolose nel momento in cui una persona avvicina il viso al lavabo. Una eventuale doccetta estraibile, dovrà avere dimensioni contenute, proporzionate alla forma del lavabo.

Materiale suggerito:

MISURE DI RIFERIMENTO

Scivoli - Passi carrai

| | | | |
|------------------|----------------------|------------------|--------------------------------|
| Altezza grad. m. | <input type="text"/> | Quantità oggetti | <input type="text" value="1"/> |
| Largh. scivolo | <input type="text"/> | Metri lineari | <input type="text"/> |
| Numero scivoli | <input type="text"/> | | |
| Lunghezza P.C. | <input type="text"/> | | |

Superfici

TOTALE GENERALE (scheda)

GESTIONE DELLE PRIORITA'

Stralci definiti dalla Pubblica Amministrazione

Priorità suggerita rispetto al Piano:
 Priorità suggerita rispetto a: <Tabella mancante> SU 10 (max.)
 Stralci ipotizzati:

Note integrative



Riferimenti normativi nazionali

Legge 118/1971 art. 27
 Legge 41/1986 art. 32
 Legge 104/1992 art. 24
 D.M. 236/89 art. 4.1.6 - 5.5 - 8.1.6
 D.P.R. 503/96 art. 8
 D.L. 626/94 art. 30. Legge 81/08 art. 63
 UNI/CEI EN 17210:2021 punto 5.3.9), 12.1), 12.2), 12.3), 12.4)

Riferimento_ normativa Reg. Emilia-Romagna



PRECEDENTE scheda

SUCCESSIVA scheda

LISTATO degli interventi

VEDI foto

VEDI INTERVENTO sulla piantina

RICERCA intervento

MOSTRA TUTTI gli interventi

MAGGIORI INFORMAZIONI sull'argomento

ORDINA gli interventi (esterno)

ORDINA gli interventi (Amministrazione)

STATO di realizzazione dell'intervento

STAMPA scheda

AGGIORNAMENTO

ESCI

Ultimo aggiornamento

17/09/2024 12:39:57

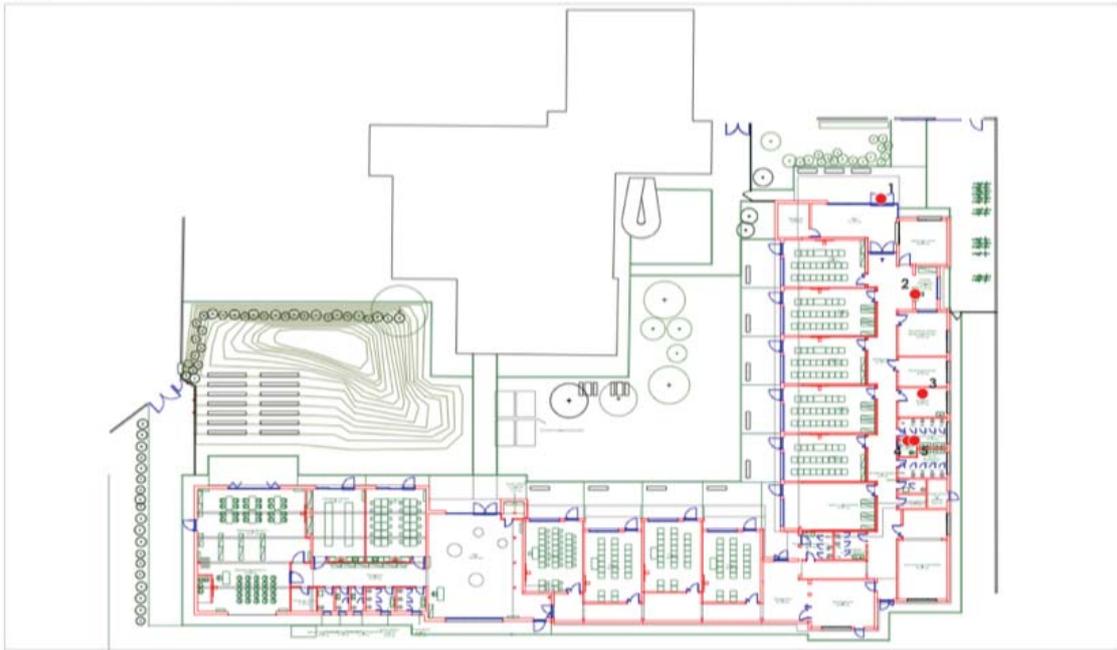
Scheda dettagliata in ambito edilizio (vista superiore)

Riferimento_normativa Reg. Emilia-Romagna

Ultimo aggiornamento
17/09/2024 12:39:57

13-SCUOLA SECONDARIA GIOVANNI XXIII **VEDI INTERVENTO N° 004** ZOOM + ZOOM -

Galliera ARCHITETTONICHE **PIANO TERRA**



Dott. Loris Fantini
Arch. Athenea Sosa di Lena

PIANO ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE **Scuola Secondaria Giovanni XXIII**

Relazione con il percorso analizzato dal P.E.B.A.
CAVALLINI AURELIO VEDI percorso

Scheda dettagliata in ambito edilizio (vista inferiore)



— criticità_lineare
● criticità_puntuale



0 25 50 m

Dott. Leris Fantini
Arch. Athenea Sosa di Lena

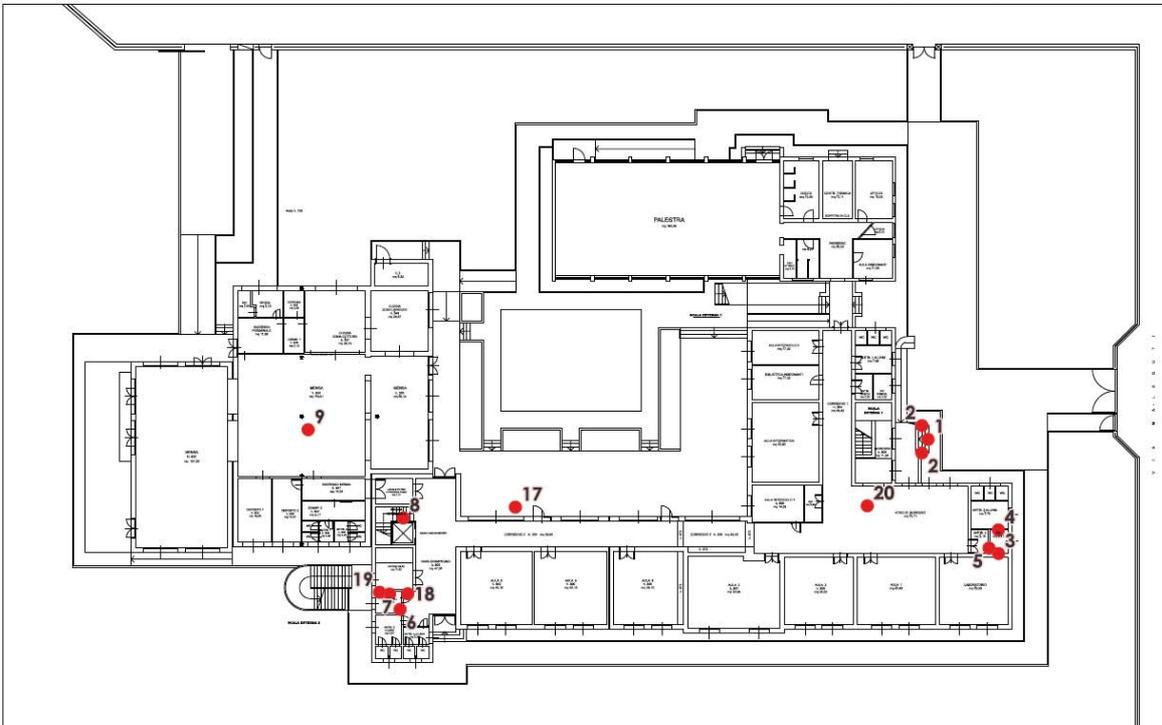


Galliera

PIANO
ELIMINAZIONE DELLE
BARRIERE
ARCHITETTONICHE

● criticità

Scuola Elementare Malaguti
PIANO TERRA



Dott. Leris Fantini
Arch. Athenea Sosa di Lena

Informazione cartografica con evidenziazione dei punti critici (ambito urbano ed edilizio)

Ogni qualvolta si risolve una criticità è possibile raccogliere le informazioni rispetto all'impresa, alla qualità dei lavori eseguiti e alle risorse economiche impegnate in una apposita scheda che rappresenta la traccia storica del piano.

A distanza di tempo è possibile verificare quanto è stato speso e quanto resta da spendere, quanto è stato fatto e quanto resta da fare.

A distanza di tempo è possibile verificare se l'intervento è a regola d'arte, se mancano alcuni interventi di completamento o se l'intervento si è deteriorato prima del previsto.

STATO DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

N. Intervento **004**

Operatore

Data inizio lavori

Data fine lavori

Ditta

Indirizzo ditta

C.A.P.

Città

Telefono

A seguito del sopralluogo l'intervento risulta realizzato a regola d'arte? SI NO

Intervento da completare con:

Collocazione dell'intervento **004** sulla planimetria



Intervento realizzato? SI NO

Sintesi della proposta:
Sostituzione della rubinetteria esistente con modello con comandi a leva facilmente riconoscibili oppure ad erogazione automatica. Si sconsiglia l'utilizzo di leve troppo lunghe ed affusolate che possono risultare pericolose nel momento in cui una persona avvicina il viso al lavabo. Una eventuale doccetta estraibile, dovrà avere dimensioni contenute, proporzionate alla forma del lavabo.

...omissis

Situazione critica rilevata il: 16/07/2024



Foto della situazione rilevata dopo l'intervento di miglioramento

Comune di Galliera, Il:

R.U.P. / Persona referente

PRECEDENTE scheda

SUCCESSIVA scheda

Ritorna alla SCHEDA completa

Imposta una RICERCA

Esegui la RICERCA

STAMPA scheda

ELIMINA la scheda

ESCI

Vista della scheda conclusiva (esempio in *ambito edilizio*)

La ricerca, tipica dei data base, è la chiave più importante per utilizzare appieno il lavoro di catalogazione. E' possibile ricercare un percorso, una tipologia di intervento, gli stralci o determinati importi a seguito di una sopravvenuta esigenza, per data di rilievo o data di modifica dei dati, ecc. Per esempio, un soggetto esterno interviene su una strada, attraverso la ricerca è possibile comprendere quali sono gli interventi migliorativi da attuarsi ed i costi orientativi oppure, in accordo con l'azienda di igiene è possibile intervenire per tipologia d'intervento, per esempio: ricollocare i cassonetti, eliminare cestini, ecc... oppure, si dispone di una somma da spendere entro fine anno, è sufficiente impostare la somma e la priorità per ricercare tutti gli interventi più urgenti al di sotto di una determinata cifra ed eseguirli. Ogni qualvolta vengono inseriti più filtri, si ottengono risultati più mirati.

RICERCA DELLA CRITICITA'

LOCALIZZAZIONE

Ricerca per edificio

Ricerca per numero della criticità (quattro cifre)

TIPOLOGIA

Ricerca per tipologia di criticità

Ricerca per criticità rilevata

Ricerca per costo indicativo

> (maggiore di)
 >= (maggiore o uguale di)
 < (minore di)
 <= (minore o uguale di)

PRIORITA'

Ricerca per priorità di intervento sul percorso min. max. da 1 a 10

Ricerca per stralci stabiliti automaticamente

Ricerca per stralci stabiliti dall'Amministrazione

Intervento realizzato? SI NO

SPAZIO TEMPORALE

Criticità rilevata in data

Data di modifica dei dati

Data inizio lavori

Data fine lavori



COMUNE DI GALLIERA

LISTATO
degli interventi

SCHEDA
degli interventi

IMPOSTA
ricerca

ESEGUI
ricerca

ANNULLA
ricerca

ESCI

Vista nel formato "ricerca" sia in ambito urbano che edilizio

Particolare della ceck-list per la definizione delle priorità fra edifici.

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BB. AA. NEGLI EDIFICI - ANALISI

scheda aggiornata al 26.10.2024 pag.?

Nome edificio



Il valore espresso nella compilazione del questionario è un valore qualitativo e orientativo rispetto al Piano di eliminazione delle barriere architettoniche.

| Destinazione d'uso | Nome edificio | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Asilo nido <input checked="" type="radio"/> Scuola dell'infanzia <input checked="" type="radio"/> Scuola primaria <input type="radio"/> Scuola secondaria I° <input type="radio"/> Scuola secondaria II° Uman. <input type="radio"/> Scuola secondaria II° Comm. <input type="radio"/> Scuola secondaria II° Tecn. <input type="radio"/> Direzione didattica <input type="radio"/> Uff. pubbl. statale <input type="radio"/> Uff. pubbl. regionale <input type="radio"/> Uff. pubbl. provinciale <input type="radio"/> Uff. pubbl. comunale <input type="radio"/> Azienda municipalizzata <input type="radio"/> Chiesa <input type="radio"/> Cimitero <input type="radio"/> Ufficio postale <input type="radio"/> Istituto di credito <input type="radio"/> Poliambulatorio <input type="radio"/> Ospedale <input type="radio"/> Day hospital <input type="radio"/> U.S.L. <input type="radio"/> Casa protetta, R.S.A. <input type="radio"/> Centro sociale anziani <input type="radio"/> Centro handicap <input type="radio"/> Centro sportivo polifunz. <input type="radio"/> Centro sport. natatorio <input type="radio"/> Centro sport. atletica <input type="radio"/> Centro sport. calcio <input type="radio"/> Centro sport. tennis <input type="radio"/> Palestra pubblica <input type="radio"/> Centro ippico <input type="radio"/> Centro culturale <input type="radio"/> Museo, pinacoteca <input type="radio"/> Teatro, cinematografo <input type="radio"/> Albergo, hotel, pens. <input type="radio"/> Rist., pizz., birreria <input type="radio"/> Esercizio commerciale <input type="radio"/> Attrezz. fieristica <input type="radio"/> Pubblica sicurezza <input type="radio"/> Sede giudiziaria <input type="radio"/> Stazione aut.,ferr. <input type="radio"/> Vari rivolti al pubbl. <input type="radio"/> Luogo turistico <input type="radio"/> | 17-ASILO NIDO | |
| | Presenza di utenti | Frequenza |
| | <ul style="list-style-type: none"> Motori <input type="radio"/> Sensoriali <input type="radio"/> Cognitivi <input type="radio"/> Pluripatologie <input type="radio"/> Lievi <input type="radio"/> | <ul style="list-style-type: none"> Bassa <input checked="" type="radio"/> Media <input type="radio"/> Alta <input type="radio"/> Nessuna <input type="radio"/> |
| | Concentrazione di funzioni | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Bassa <input checked="" type="radio"/> Media <input type="radio"/> Alta <input type="radio"/> Nessuna <input type="radio"/> | |
| | Collocazione ambientale | Condizione ambientale |
| | <ul style="list-style-type: none"> Centro storico <input type="radio"/> Area urbana <input type="radio"/> Periferia <input checked="" type="radio"/> | STRADA CON TRAFFICO VEICOLARE/PEDONALE <ul style="list-style-type: none"> Scarso <input checked="" type="radio"/> Medio <input type="radio"/> Alto <input type="radio"/> |
| | Edificio storico | Interesse turistico |
| | <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> | <ul style="list-style-type: none"> Basso <input type="radio"/> Medio <input type="radio"/> Alto <input type="radio"/> Nessuno <input checked="" type="radio"/> |
| | Interventi previsti | |
| | <ul style="list-style-type: none"> parcheggio <input type="radio"/> segnaletica esterna <input type="radio"/> segnaletica interna <input checked="" type="radio"/> percorso esterno <input type="radio"/> percorso interno <input type="radio"/> pavimentazione esterna <input type="radio"/> pavimentazione interna <input type="radio"/> pensilina di protezione <input type="radio"/> rampa fissa esterna <input checked="" type="radio"/> rampa fissa interna <input type="radio"/> servoscala esterno <input type="radio"/> servoscala interno <input type="radio"/> corrimano esterno <input type="radio"/> corrimano interno <input type="radio"/> | <ul style="list-style-type: none"> ascensore esterno <input type="radio"/> ascensore interno <input type="radio"/> accesso principale <input type="radio"/> accesso secondario <input type="radio"/> soglie, zerbini <input type="radio"/> ausili esterni <input type="radio"/> mod. vano ascens. <input type="radio"/> mod. cabina ascens. <input type="radio"/> mod.comandi ascens. <input type="radio"/> modifica infissi <input type="radio"/> adeguam. serv. igienici <input checked="" type="radio"/> costruz. serv. igienici <input type="radio"/> mod.strutt.murarie <input type="radio"/> inserimento stalli <input type="radio"/> adeguamento arredi <input type="radio"/> |
| | Costo totale degli interventi proposti | Variabile temporale |
| | <ul style="list-style-type: none"> Minimo da 0 a 10.000 <input checked="" type="radio"/> Contenuto da 10.000 a 25.000 <input type="radio"/> Medio da 25.000 a 50.000 <input type="radio"/> Alto oltre 50.000 <input type="radio"/> | Lavori previsti entro i primi 12 mesi a partire dal 26.10.2024 <input type="radio"/> |
| | Criteri assoggettati a correttivi | PUNTI 1.890 |
| | <ul style="list-style-type: none"> Edificio o ambienti di proprietà <input checked="" type="radio"/> Edificio o ambienti dati in uso o gestione <input type="radio"/> Completamento interventi già avviati <input type="radio"/> Avvio di nuovo progetto <input type="radio"/> | ACCESSIBILE |



| Tipo di percorso | Condizione ambientale | Collocazione percorso |
|---|---|---|
| <input checked="" type="radio"/> Protetto <input type="radio"/> Porticato <input type="radio"/> Non protetto <input type="radio"/> Misto <input type="radio"/> Strada chiusa | <input checked="" type="radio"/> Zona urbanizzata <input type="radio"/> Molto degradata <input checked="" type="radio"/> Manutenz. insufficiente <input type="radio"/> Manutenz. sufficiente <input type="radio"/> Manutenz. buona | <input type="radio"/> Centro storico <input checked="" type="radio"/> Area residenziale <input checked="" type="radio"/> Area artigianale <input type="radio"/> Area sportiva <input type="radio"/> Area servizi <input type="radio"/> Area agricola <input type="radio"/> Area direzionale |
| <input type="radio"/> Percorso oggetto di tutela <input type="radio"/> Percorso servito dall'autobus <input type="radio"/> Percorso attrezzato con pista ciclabile | | |
| Piano Regolatore Generale | Piano Urbano del Traffico | |
| <input type="radio"/> Zona dest. verde pubbl. <input type="radio"/> Zona dest. edilizia resid. <input type="radio"/> Zona dest. area artig. <input type="radio"/> Zona dest. area ind. <input type="radio"/> Zona dest. area agric. <input type="radio"/> Zona dest. servizi gen. <input checked="" type="radio"/> Destinazione non prev. | <input checked="" type="radio"/> Rimane invariato <input type="radio"/> Trasn. senso unico <input type="radio"/> Trasn. doppio senso <input type="radio"/> Trasn. pedonale <input type="radio"/> Trasn. veicolare <input type="radio"/> Trasformato Z.T.L. <input type="radio"/> Inser. semafori <input type="radio"/> Inser. attraversamenti <input type="radio"/> Inser. parcheggi <input type="radio"/> Inser. perc. ciclabili <input type="radio"/> Inser. attrezzature | |
| VARIABILE TEMPORALE | | |
| PROGRAMMAZIONE Pubblica Amministrazione Lavori previsti entro i primi 12 mesi dalla consegna del piano <input type="radio"/> | SEGNALAZIONE DEI CITTADINI <input type="radio"/> Segnalazione in approvazione <input type="radio"/> Segnalazione sospesa <input type="radio"/> Segnalazione in carico <input type="radio"/> Lavori in corso | |
| ALIGHIERI DANTE | | |

ESCI

03/08/2024

ALIGHIERI DANTE

Tipo di interesse

INTERESSATA DAL P.A.U.

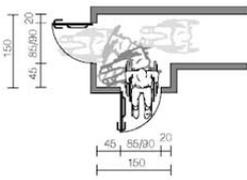
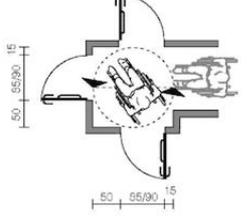
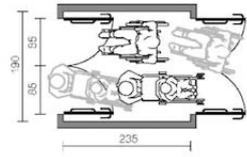
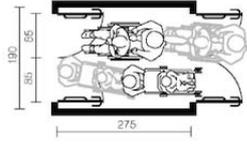
PRIORITA' FINALE

270336

Operatore:



SFOGLIARE

| SOLUZIONE | | | PERCORSI INTERNI | |
|---|---|---|--|---|
| POSITIVA | INDIFFERENTE | NEGATIVA | CONSIGLIATO | |
|  |  |  | <p>- Percorso con allargamento finale in prossimità di due accessi ortogonali fra loro. Questa soluzione consente un'agevole passaggio fra più ambienti ed inversione di marcia per la persona su sedia a ruote.</p> |  |
|  |  |  | <p>- Caso estremo di tre accessi ortogonali fra loro posti al termine di un percorso. Il corridoio di larghezza cm. 120 e l'area di cm. 150x150 consentono un'agevole passaggio fra più ambienti ed la rotazione di una persona su sedia a ruote.</p> |  |
|  |  |  | <p>- La distanza fra le porte poste in successione e con lo stesso senso di apertura dovrà essere conseguente all'ingombro di apertura dell'anta aumentato di uno spazio minimo di cm. 150 così da consentire un'agevole manovra della persona in carrozzina anche quando, soprattutto in ambienti pubblici, avviene il passaggio di più persone. (v. esempio)</p> |  |
|  |  |  | <p>- La distanza fra le porte poste in successione e con lo stesso senso di apertura, aumenta qualora sia prevista la presenza di un accompagnatore. (v. esempio)</p> |  |

18 10 ARGOMENTO SPECIFICO

Ritorna in URBANO

Ritorna in EDIFICI

Sfoglia >>>

<<< Sfoglia

Vedi AZIENDE

STAMPA

CHIUDI il file

Il data base offre la possibilità di approfondire determinati argomenti secondo quanto esplicitato dalla normativa in materia, nonché fornire ulteriori soluzioni progettuali sempre su lo stesso argomento. In questo caso una delle pagine relative ai "percorsi interni".

F) IL PEBA: RAPPORTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

1. Introduzione

Il concetto di città inclusiva sta assumendo un ruolo sempre più centrale nella pianificazione urbana contemporanea. I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) si collocano al cuore di questa trasformazione, costituendo non solo strumenti tecnici, ma anche veicoli per una più ampia visione sociale di uguaglianza e partecipazione. A **Galliera**, come in molte altre città italiane, il PEBA si inserisce in un quadro di strumenti di pianificazione che, lavorando in sinergia, mirano a garantire un ambiente urbano accessibile e accogliente per tutti.

Questa riflessione esplora le relazioni tra il PEBA e i principali strumenti di pianificazione adottati dal Comune di **Galliera**, con l'obiettivo di evidenziare come questi si intersecano e si completano. Non si tratta di un mero esercizio tecnico, ma di un'indagine sul modo in cui il PEBA contribuisce a ridefinire il concetto stesso di città, abbattendo le barriere fisiche, sensoriali e sociali che ancora oggi limitano la piena fruizione degli spazi urbani da parte di tutti i cittadini.

2. Relazioni tra il PEBA e la Pianificazione Strutturale

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) rappresenta uno strumento essenziale per garantire l'accessibilità universale nei contesti urbani, un principio sempre più centrale nella pianificazione territoriale contemporanea. A **Galliera**, il PEBA trova un legame diretto e fondamentale con il Piano Strutturale Comunale (PSC), che costituisce il quadro strategico generale per l'assetto del territorio. Il PSC, infatti, si propone di delineare le grandi direttrici dello sviluppo urbano, assicurando al contempo la sostenibilità ambientale e sociale delle trasformazioni previste.

In questo contesto, il PEBA emerge come un elemento operativo che dà concretezza alle linee strategiche del PSC. La sua implementazione consente di tradurre in interventi specifici gli obiettivi generali di inclusione e vivibilità fissati dal PSC. Per esempio, laddove il PSC individua ambiti territoriali destinati a nuove urbanizzazioni o riqualificazioni, il PEBA interviene per garantire che queste siano progettate secondo i principi dell'Universal Design e che ogni intervento consideri l'accessibilità come un elemento chiave, eliminando le barriere fisiche, sensoriali e cognitive che possono limitare la fruibilità degli



spazi. Ciò può includere l'adeguamento dei marciapiedi, l'eliminazione di dislivelli, la creazione di percorsi pedonali protetti e la progettazione di spazi pubblici fruibili anche da persone con limitazioni sensoriali o motorie.

Il PEBA dunque è strettamente connesso alla pianificazione e alle scelte strategiche di sviluppo del territorio. Nel contesto di **Galliera**, il PSC non si limita a definire destinazioni d'uso e aree di sviluppo, ma incorpora principi di sostenibilità, accessibilità e inclusione sociale come valori fondanti. In questo contesto, il PEBA svolge un ruolo operativo, traducendo questi valori in azioni concrete.

Inoltre, il PEBA si inserisce in un sistema più ampio di pianificazione sovraordinata, con cui il PSC è chiamato a coordinarsi. Questo include piani regionali, come il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), e le linee guida della Regione Emilia-Romagna, che enfatizzano l'importanza dell'accessibilità come prerequisito per una vera sostenibilità. La coerenza tra PEBA e pianificazione sovraordinata garantisce che le azioni a livello locale si integrino in un sistema territoriale più ampio e interconnesso.

Un aspetto particolarmente significativo è l'impatto del PEBA sulla pianificazione delle infrastrutture urbane. Per esempio, il PSC di **Galliera** individua assi viari strategici e poli di sviluppo che il PEBA considera prioritari per interventi di abbattimento delle barriere. Ciò include, ad esempio, la progettazione di marciapiedi accessibili, percorsi pedonali protetti e fermate del trasporto pubblico progettate per utenti con diverse esigenze. In tal modo, il PEBA non solo rende il PSC più inclusivo, ma fornisce una visione pratica e applicabile per l'attuazione degli interventi urbani.

La relazione tra PEBA e PSC è bidirezionale. Da un lato, il PEBA si inserisce nelle strategie più ampie del PSC, adattandole alle esigenze di accessibilità. Dall'altro, il PEBA stesso può influenzare il PSC, portando a una revisione delle strategie per includere interventi che promuovano una maggiore fruibilità degli spazi urbani. Questa integrazione garantisce che i principi di accessibilità non siano confinati a interventi isolati, ma diventino parte integrante della visione strategica del Comune.

3. Interazione con la Pianificazione Operativa, il Regolamento Urbanistico ed Edilizio e i nuovi strumenti di pianificazione (Piano Urbanistico Generale – PUG)

Nella pianificazione vigente, mentre il PSC stabilisce le linee guida strategiche, il Piano Operativo Comunale (POC) avrebbe dovuto rappresentare lo strumento di attuazione delle stesse, con un orizzonte temporale di cinque anni. Con la nuova legge regionale



24/2017 il quadro normativo è cambiato ma attraverso il PEBA si è garantita la continuità e si è data concretezza alla definizione delle priorità di intervento, garantendo che le risorse disponibili siano utilizzate in modo efficace, grazie alla identificazione e attuazione di interventi mirati, come la riqualificazione di percorsi pedonali e accessi pubblici in zone prioritarie. A **Galliera**, il PEBA, infatti, interviene prioritariamente in quegli ambiti oggetto di strategie di riqualificazione, come la rigenerazione degli spazi pubblici o l'adeguamento di infrastrutture esistenti per assicurare che questi interventi rispettino i criteri di accessibilità universale. Ad esempio, nella riqualificazione di una piazza, il PEBA contribuisce alla progettazione di rampe d'accesso, percorsi tattili per non vedenti e aree di sosta accessibili per persone con mobilità ridotta.

Questo legame operativo rende il PEBA un elemento chiave nella pianificazione degli investimenti comunali, assicurando che l'accessibilità sia una priorità trasversale.

Anche il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) rappresenta un punto di intersezione importante. Questo strumento disciplina gli interventi edilizi e le trasformazioni urbane, offrendo l'opportunità di integrare i principi del PEBA nei regolamenti che guidano la progettazione di nuovi edifici e la ristrutturazione di quelli esistenti. In questo modo, il PEBA assicura che ogni intervento edilizio contribuisca a creare una città più accessibile. In applicazione dei principi del PEBA nella progettazione di nuovi edifici pubblici e nella ristrutturazione di quelli esistenti, il RUE può consentire di introdurre criteri progettuali innovativi, come quelli legati all'Universal Design, estendendo l'accessibilità oltre i requisiti minimi di legge.

4. Relazioni con la Pianificazione Settoriale

Il PEBA si integra in maniera trasversale anche con vari strumenti di pianificazione settoriale, che svolgono un ruolo complementare nel garantire un ambiente urbano accessibile e inclusivo. Tra questi, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) si distinguono per la loro rilevanza nel contesto di **Galliera**. Il PUMS, che punta a ridurre l'impatto ambientale della mobilità urbana favorendo il trasporto pubblico e la mobilità dolce, offre una base ideale per coordinare gli interventi del PEBA. Ad esempio, la progettazione di percorsi ciclopedonali e l'adeguamento delle fermate del trasporto pubblico vengono definiti tenendo conto delle esigenze di accessibilità universale. Il PEBA, in questo contesto, funge da guida per progettare fermate del trasporto pubblico, percorsi ciclopedonali e attraversamenti



pedonali che siano pienamente accessibili. A **Galliera**, ciò significa, ad esempio, garantire che le fermate degli autobus siano dotate di rampe d'accesso e segnaletica inclusiva, o che i percorsi pedonali siano progettati per evitare barriere come gradini o superfici sconnesse.

Il Piano Generale del Traffico Urbano, invece, si concentra sulla gestione quotidiana del sistema di trasporti e sulla sicurezza stradale. Qui il PEBA gioca un ruolo fondamentale nel definire standard di progettazione che includano rampe di accesso, segnaletica visiva e sonora e percorsi protetti per i pedoni, specialmente nelle aree a maggiore intensità di traffico.

Il legame tra il PEBA e il Programma Triennale dei Lavori Pubblici è altrettanto significativo. Questo strumento programmatico, che stabilisce le priorità degli investimenti infrastrutturali comunali, fornisce il contesto per attuare gli interventi previsti dal PEBA. Ad esempio, la riqualificazione di spazi pubblici o la manutenzione straordinaria delle strade può essere progettata con un approccio inclusivo, assicurando che ogni intervento contribuisca a ridurre le barriere esistenti.

Infine, un aspetto distintivo del PEBA è la sua capacità di promuovere un approccio integrato alla pianificazione. Piuttosto che essere considerato uno strumento isolato, il PEBA agisce come una piattaforma per mettere in comunicazione i vari settori della pianificazione urbana, favorendo un dialogo costante tra i tecnici, gli amministratori e i cittadini. Questa integrazione non solo ottimizza le risorse, ma garantisce anche che gli interventi siano più efficaci e rispondano meglio alle esigenze della comunità.

5. Metodologia di Coordinamento

L'approccio integrato adottato dalla Regione Emilia-Romagna e applicato nei comuni prevede un coinvolgimento partecipativo: consulta per il superamento dell'handicap e associazioni locali sono coinvolte per garantire che gli interventi rispondano ai bisogni reali dei cittadini.

La complessità delle interazioni tra il PEBA e gli altri strumenti di pianificazione richiede un approccio integrato e partecipativo. A **Galliera**, il coordinamento tra gli uffici comunali, i tecnici e i cittadini è essenziale per garantire che il PEBA sia attuato in modo efficace. Un esempio di questo approccio è l'istituzione di un gruppo di regia, che include rappresentanti delle associazioni locali, tecnici comunali e altri stakeholder. Questo gruppo



supervisiona la pianificazione e l'attuazione degli interventi, assicurando che le diverse esigenze siano prese in considerazione.

L'uso di tecnologie avanzate, come i sistemi GIS, rappresenta un ulteriore strumento per coordinare le attività del PEBA. Questi sistemi permettono di mappare le barriere architettoniche esistenti e di monitorare l'avanzamento degli interventi, garantendo una gestione più efficiente e trasparente del processo.

6. Prospettive Future

Nonostante i progressi compiuti, permangono alcune criticità nella piena integrazione del PEBA con gli strumenti di pianificazione. Tra queste, la frammentazione delle competenze e la carenza di risorse rappresentano ostacoli significativi. Tuttavia, le opportunità offerte dai finanziamenti regionali e nazionali, insieme all'adozione di tecnologie innovative, aprono la strada a nuove possibilità.

In prospettiva, è fondamentale rafforzare la formazione dei tecnici comunali e promuovere una cultura dell'accessibilità che vada oltre il mero rispetto delle normative. Solo attraverso un impegno condiviso sarà possibile realizzare una città veramente inclusiva e accogliente.

7. Raccomandazioni

L'analisi condotta evidenzia come il PEBA non sia solo uno strumento tecnico, ma un elemento centrale nella costruzione di una città più equa e inclusiva. La sua integrazione con gli strumenti di pianificazione strutturale, operativa e settoriale rappresenta una sfida, ma anche un'opportunità per ridefinire il modo in cui concepiamo e viviamo lo spazio urbano.

Le azioni e proposte operative in tal senso, abbracciano diverse politiche, tra cui il potenziamento della formazione dei tecnici comunali sulle linee guida interdisciplinari, il rafforzamento dei meccanismi di coordinamento all'interno degli uffici, la promozione di una maggiore partecipazione pubblica, la creazione di un piano annuale di verifica e monitoraggio delle integrazioni affinché il PEBA possa esprimere appieno il suo potenziale trasformativo.



PROSPETTIVE FUTURE

Il rapporto tra il PEBA e il PUG di **Galliera** evidenzia come un approccio integrato possa promuovere una città più inclusiva, accessibile e resiliente. Nonostante le sfide legate alla frammentazione delle competenze e alla disponibilità di risorse, le opportunità offerte da finanziamenti regionali e nazionali, insieme all'adozione di tecnologie innovative, aprono nuove prospettive per il futuro.

Per consolidare i risultati ottenuti, è fondamentale promuovere una cultura dell'accessibilità tra tecnici e amministratori, rafforzare il monitoraggio e la valutazione degli interventi e incrementare il coinvolgimento della comunità nelle scelte di pianificazione. Attraverso un impegno condiviso, **Galliera** può diventare un modello di città inclusiva e sostenibile, dove il PEBA rappresenta un elemento centrale della strategia di sviluppo urbano. La sfida futura sarà quella di integrare ulteriormente questi strumenti, garantendo una sinergia ottimale tra pianificazione e azione, e di continuare a innovare, tenendo sempre al centro le persone e le loro necessità.

G) RELAZIONE CONCLUSIVA E POSSIBILI STRATEGIE

PROCEDIMENTO DI ADOZIONE/APPROVAZIONE

Al termine della redazione del PEBA viene avviato l'iter per l'approvazione.

Esplicitare che la norma nazionale attualmente non disciplina le modalità di adozione ed approvazione del Piano e pertanto la procedura sottoindicata è quella che si suggerisce di utilizzare, ma non è vincolante.

La procedura, definita per dare massima diffusione ai contenuti del Piano in continuità con i presupposti del percorso partecipativo, prevede:

- a. presentazione del Piano in commissioni territoriali, commissioni comunali, ecc.;
- b. adozione in Giunta Comunale;
- c. deposito del Piano per la raccolta delle eventuali osservazioni (60 giorni): dopo l'adozione in Giunta Comunale il Piano viene tempestivamente pubblicato sul sito istituzionale del Comune e messo a disposizione di chiunque - presso gli uffici comunali - per la visione e la presentazione di eventuali osservazioni, entro i successivi 30 giorni;



entro 15 giorni successivi all'adozione del Piano in Giunta Comunale viene svolto almeno un incontro pubblico per l'illustrazione del Piano, dandone la massima pubblicità;

- d. nei successivi 30 giorni viene data risposta alle osservazioni pervenute motivandone l'esclusione e l'accoglimento, pubblicando tempestivamente gli esiti sul sito istituzionale del Comune e presentandoli pubblicamente;
- e. entro i successivi 15 giorni il PEBA viene approvato dalla Giunta Comunale;
- f. il PEBA approvato è trasmesso alla Regione Emilia-Romagna (Area Rigenerazione Urbana e Politiche per l'Abitare) per l'avvio delle fasi di monitoraggio di competenza.

In caso di osservazioni accolte, le valutazioni relative possono essere raccolte in un apposito fascicolo da integrare agli elaborati costituenti il PEBA da approvare.

H) FORMAZIONE DI UN TECNICO PER LA GESTIONE DEL PEBA

Con la fase finale di consegna del prodotto si prevede la **formazione** di un tecnico deputato all'uso dello strumento informatico.

NOTE FINALI

IVA AGEVOLATA 4%

Si fa presente che i contratti di appalto aventi per oggetto opere di abbattimento delle Barriere Architettoniche sono soggetti ad aliquota iva agevolata al 4% ai sensi del DPR 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II.

OPERE DI MANUTENZIONE ORDINARIA

Una chiave di lettura indispensabile per analizzare gli stralci dal punto di vista economico sono le opere già previste dai piani annuali di intervento, le opere di manutenzione ordinaria previste nelle vie analizzate dal P.A.U., tutte le opere di manutenzione e ripristino dei tratti di marciapiedi e strade effettuate quotidianamente da municipalizzate e circoscrizioni.

Dall'adozione del Piano tutti queste opere dovranno essere realizzate secondo le indicazioni del piano. Si può così ipotizzare una riduzione consistente degli importi dei vari stralci.

CONCLUSIONI

L'accessibilità non è una condizione, una soluzione tecnica ad un problema, bensì un concetto, un ideale a cui si tende per ottenere una parità di diritti e di doveri, una un'uguaglianza di fatto che consente la partecipazione dell'individuo alla vita sociale nella quale è di fatto soggetto.

Restano in ogni caso le esperienze dirette, tutt'altro che teoriche, delle persone che hanno particolari necessità e solamente unendo teoria e pratica, è possibile il raggiungimento dell'obiettivo che ha come scopo l'ottimizzazione tesi all'adattamento dell'ambiente costruito eliminando definitivamente l'handicap che ricordiamo essere un fenomeno sociale dipendente dalle condizioni sociali ed ambientali in cui il soggetto vive e solo in parte è invece influenzato dalla condizione di disabilità.

Abbiamo bisogno di una città il meno discriminante possibile, costituita da cittadini consapevoli di una presenza, largamente rappresentata, di soggetti anziani e portatori di differenti disabilità con pari diritti quindi una città "tollerante" che ripropone la reciprocità del rispetto come base del rapporto umano.

Dott. Leris Fantini

