



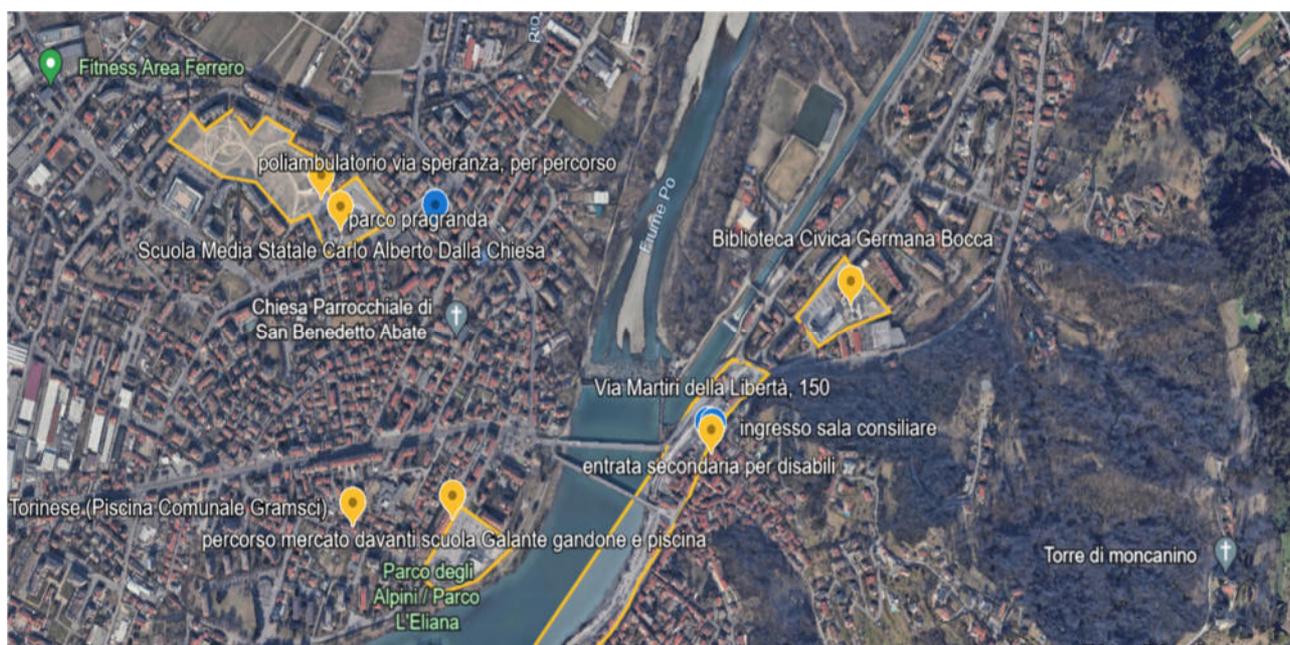
P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

Edifici Pubblici

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

UBICAZIONE DEL P.E.B.A.

Il lavoro del presente PEBA è realizzato sulla base di un'analisi territoriale localizzata, concordando la poligonazione dei perimetri da analizzare con l'amministrazione comunale. Il focus di queste aree riguarda punti nevralgici, strategici, di grande passaggio, intorno ad aree di grande interesse per il Comune come scuole oppure parchi. Le aree su cui prestare l'attenzione sono dislocate tra loro, anche perché i punti salienti da analizzare a livello planimetrico, non sono tutti ubicati nella stessa zona. Alcune aree di grande interesse si trovano sulla sponda destra del fiume (in affaccio sul fiume), altre sulla sponda sinistra, altre nella parte interna della sponda sinistra.



Le aree quindi sono:

- E.1 Uffici comunali di Via Martiri della Libertà 150 e lungo fiume percorsi (sponda destra fiume)
- E.2 Palazzo Municipale (Edifici secondari)
- E.3 . 1 - Comando Polizia Municipale
2 - .3 Biblioteca Civica Germana Bocca con area parco (sponda destra fiume) con Comando di Polizia
- E.4 Scuola media Carlo Alberto Dalla Chiesa e Parco Pragrande
- E.5 Scuola materna Galante Garrone e percorso della piazza che si trova davanti alla Scuola Galante Garrone e piscina (sponda sinistra)

Gli Uffici Comunali risiedono all'interno di un edificio storico dove il piano terreno è ben diverso a livello di quota rispetto al livello stradale.

L'edificio nasce appositamente in questo modo come molti edifici pubblici che affacciano su corsi d'acqua, ossia che possano essere rialzati rispetto al piano stradale per motivi di

- Importanza dell'edificio (con un ingresso in elevazione anticamente veniva associata l'importanza pubblica di quell'edificio)
- La sicurezza della tutela dall'acqua in caso di esondazione affinché l'acqua (nei casi di peggiore esondazione), potesse bagnare solo parte della facciata, ma non entrare al piano terreno degli uffici comunali (perché appunto rialzati)

Questo approccio monumentale a questi edifici, posizionato ai giorni d'oggi, diventa complesso da gestire per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Gli edifici storico/monumentali hanno restrizioni precise riguardanti le possibili modifiche in facciata. L'ingresso per disabili si trova nel retro della struttura, con ingresso apposito che consente di accedere direttamente alla stessa quota. In questo modo l'ingresso dalla quota strada all'interno dell'edificio risulta essere complanare, senza difficoltà nell'ingresso.

Occorre distinguere due aree di edifici differenti per Via Martiri Della Libertà, la prima riguarda la parte principale, l'edificio con la scalinata per poter accedere direttamente da via Martiri, la seconda riguarda gli edifici "secondari" con accesso attraverso la stradina a sinistra dell'edificio principale, con accesso decisamente ripido.

E.1.1 INGRESSO PRINCIPALE (QUOTA INGRESSO UFFICI – NON QUOTA STRADA)



L'ingresso principale è complanare con l'esterno. Si passa da un materiale poroso come la pietra di Luserna (della scalinata esterna) ad un materiale di rivestimento di pavimenti marmoreo per gli interni. I rivestimenti marmorei sono bellissimi, ma scivolosi e per l'abbattimento delle barriere architettonici possono risultare problematici. Si consiglia quindi l'inserimento di un tappeto di grandi dimensioni che possa essere in parte gommato ed in parte realizzato con setole assorbenti, in maniera tale da pulire ed asciugare le scarpe, per poter accedere alle altre stanze evitando rischi di scivolamenti.

E.1.2 SALA CONFERENZE / SALA CONSIGLIO (locale interrato Municipio)



La sala conferenze al piano interrato è facilmente accessibile in quanto è possibile raggiungere il piano grazie ad un ascensore installato internamente ed attraverso un sistema di montascale è possibile accedere a buona parte della sala conferenze.

Potrebbe essere opportuno ragionare in ottica di rendere la sala totalmente accessibile, installando un'ulteriore parte del montascale, in modo tale che ogni riunione possa essere fruibile da tutti, a prescindere dal numero dei partecipanti, dalle disposizioni delle persone nelle varie postazioni.

Per rendere la visuale delle votazioni e dei punti all'ordine del giorno nelle varie riunioni, più agevoli occorrerebbe installare televisori più grandi, soprattutto per consentire a persone con ridotto visus ottico, una maggiore percezione dell'andamento delle riunioni, con maggiore autonomia.

Si consiglia anche una postazione specifica per partecipanti con ridotte capacità visive, con un tablet che possa proiettare le stesse immagini del televisore.

Con questi accorgimenti la sala conferenze, già molto attrezzata, diventerebbe maggiormente inclusiva per la cittadinanza e le autorità dell'amministrazione con possibili problematiche motorie e visive.

Per venire incontro a persone con ridotte capacità uditive, sarebbe il caso di portare tablet in posizione specifica, con lettore OCT che porta direttamente il testo rilevato dal microfono aperto e possa trasportarlo in parole scritte, per consentire anche alle persone che non possono ascoltare, di essere comunque parte della comunità in maniera partecipativa.

E.1.3 SCALE AD ACCESSO ALLA SALA CONFERENZE AL PRIMO PIANO



Riprendendo spunto dal punto A.1.1, ossia l'ingresso agli Uffici Comunali di Via Martiri della Libertà 150, si evince una pavimentazione marmorea con tonalità verso il rosso, quindi pregiata ed occorrerebbe ragionare di superare l'ostacolo degli scalini per raggiungere la sala conferenze senza rovinare la pavimentazione esistente.

Si propongono due soluzioni tra cui apporre al lato destro della scalinata la modifica del serramento esistente, in modo tale che possa avvenire un'apertura a vasistas ed installazione del montascale a seggiolino, senza forare in alcun modo la pavimentazione, ed al tempo stesso riuscire a bypassare il salto di quota di n.5 scalini.

Il montascale non sarebbe funzionale senza intervenire sulla modifica del serramento, in quanto l'apertura del serramento impatterebbe sul percorso del montascale con seggiolino.

E.2 UFFICI COMUNALI (EDIFICI SECONDARI)

E.2.1 INGRESSO PRINCIPALE (QUOTA INGRESSO UFFICI-NON QUOTA STRADA)



Per giungere da quota strada a quota ingresso degli uffici secondari, occorre superare un salto di quota di circa 3 m.

La strada asfaltata per raggiungere la quota di ingresso è troppo pendente per un agevole percorso con eventuali carrozzine.

Occorre quindi risolvere il problema del salto di quota in altro modo.

La strada asfaltata non è utilizzata per accedere ad abitazioni private, in quanto la strada giunge al retro di un'abitazione che ha un accesso principale da altro fronte, mentre il cancello che affaccia su questa strada è un accesso secondario mai utilizzato, di conseguenza potrebbe essere possibile proporre di privatizzare la strada per utilizzo comunale, evitando l'accesso carrabile.

Un elevatore a spinta pneumatica potrebbe essere la soluzione per soprassedere il problema del livello di quota.

In questo modo i locali Enel (presenti sotto il piazzale con accesso diretto alla strada in questione, non andrebbero toccati in alcun modo.

Questo elevatore pneumatico funzionerebbe a chiamata e consisterebbe in un sistema di apertura solo su chiamata, quindi durante le ore notturne, resterebbe in elevazione, evitando quindi possibili attacchi vandalici.

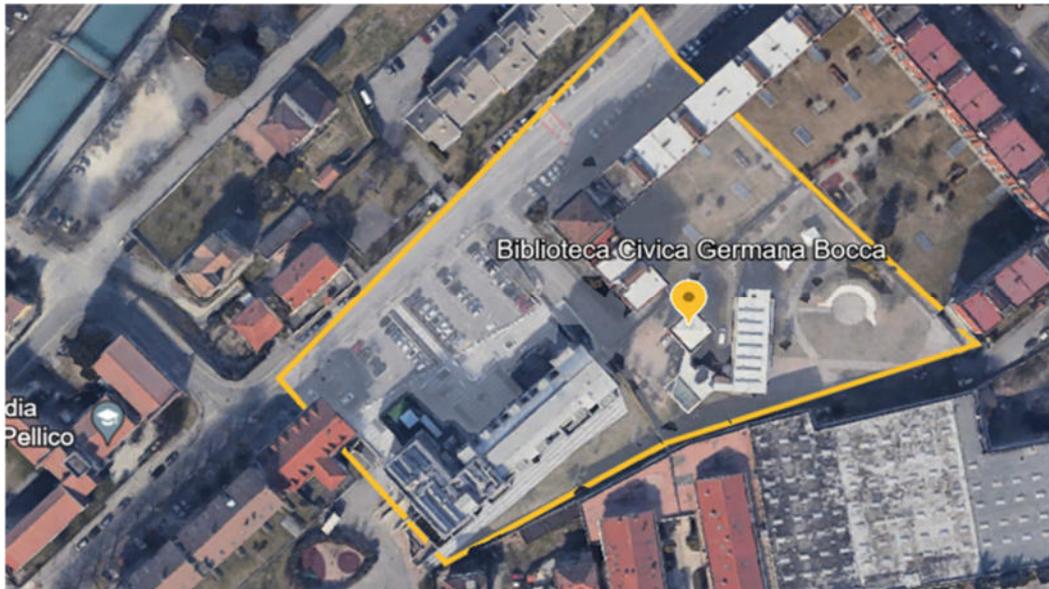


In questo modo non verrebbe toccato la grande soletta del piazzale con lavori strutturali, occorrerebbe aprire un varco modificando la ringhiera.

Questo può collegarsi senza problemi alla grande

soletta del piano di accesso agli uffici e verificare la prova di carico per studiare modello più idoneo

E.3 EDIFICIO DEL COMANDO DI POLIZIA E CENTRO POLIVALENTE



Il Comando di Polizia si trova nella stessa area segnata comprendente la Biblioteca Civica Germana, all'interno del Centro Polifunzionale, con analisi anche del Parco retrostante all'edificio.

Quest'area, pianeggiante, consente l'accesso disabili, negli stessi punti dell'accesso principale degli edifici, perché in queste aree non sono presenti impedimenti legati a potenziali salti di quota, pendenze, oppure ostacoli da superare, con ingressi ampi ed accessibili.

E.3.1, PIAZZA COMANDO DI POLIZIA E SEDE COMANDO POLIZIA

E.3.1.1 PIAZZA COMANDO POLIZIA



Il percorso è agevolato per riuscire a giungere alla destinazione, in quanto come scritto precedentemente, risulta essere pianeggiante e senza ostacoli.

Si potrebbe ipotizzare un percorso agevolato a terra con elementi diversificati che possano condurre direttamente verso l'ingresso.

E.1.2 SEDE COMANDO POLIZIA

È assente un bagno per il pubblico al comando di polizia, quindi si può ipotizzare di spostare la reception del Suap per il pubblico e creare un bagno nell'angolo con il corridoio. Spostando la reception dello sportello Suap di circa 120 cm verso il centro della struttura (allontanandosi quindi verso la finestra della zona accettazione pubblico, è possibile creare un bagno. Al tempo stesso occorre spostare l'ingresso della porta dell'ufficio.



E.3.2 CENTRO POLIVALENTE

L'ingresso al Centro Polivalente è dotato di apertura a spinta verso l'esterno, che è perfetto per la normativa legata alla sicurezza antincendio, per l'esodo (con appunto apertura a spinta verso l'esterno).

Questo senso di apertura però non funziona con la normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche, occorrerebbe quindi ripensare a questa situazione in altro modo.

E' possibile ragionare di effettuare un'apertura elettrificata con apertura a spinta verso l'esterno (a chiamata), ed una voce guida che consenta di consigliare ai non vedenti di retrocedere per evitare che l'apertura della porta si apra in loro direzione. La voce registrata dovrebbe anche specificare che la porta si chiuderà da sola, sia per disabili motori, sia per disabili sensoriali (non vedenti).



Questa dovrebbe smettere di funzionare, quindi da elettrificata, diventare solo meccanica, in caso di incendio, dando tassativa priorità all'uscita a spinta per l'esodo di sicurezza. Per i disabili uditivi dovrebbe essere installato un piccolo pannello nel punto in cui si suona per l'apertura (punto di piccolo totem da creare).

E.3.3 BIBLIOTECA GERMANA BOCCA NEL CENTRO POLIVALENTE

E.3.3.A INGRESSO ALLA BIBLIOTECA



Porta di ingresso con fermo elettromagnetico ai fini antincendio.

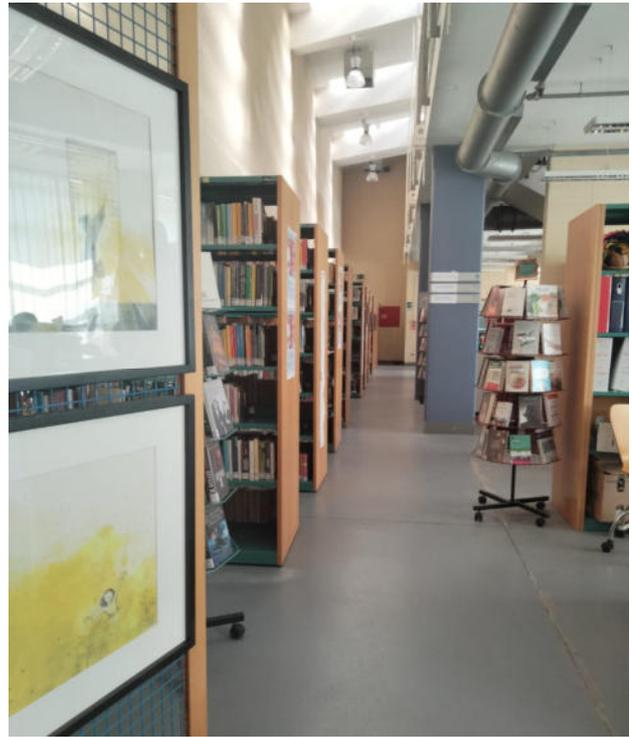
Occorre provare a chiedere se fosse possibile elettrificare questa porta, affinché possa aprirsi su chiamata con lo stesso principio della porta di ingresso per il Centro Polivalente.



E.3.3.B BIBLIOTECA – PERCORSI SENSORIALI

È fondamentale impostare percorsi sensoriali per non vedenti, al fine di rendere fruibile la biblioteca anche per persone con disabilità motorie.

Percorsi con pavimentazione gommata consentirebbe un percorso specifico verso una stanza dedicata ad audiolibri ed indicizzazione di libri cartacei.



E.3.3.C BIBLIOTECA – CREAZIONE AREA MULTIMEDIALE PER NON VEDENTI



Si potrebbe creare un'area multimediale per non vedenti con un box chiuso ed insonorizzato all'interno del quale poter ascoltare audio libri.



E.3.4. PARCO CENTRO

POLIVALENTE

Per quanto riguarda il parco del Centro Polivalente, il percorso riesce a raggiungere tanti punti diversi del parco, ma diversi punti tra loro non sono collegati, potrebbe essere idoneo collegare alcuni punti, ad oggi scollegati

come ad esempio le tettoie.

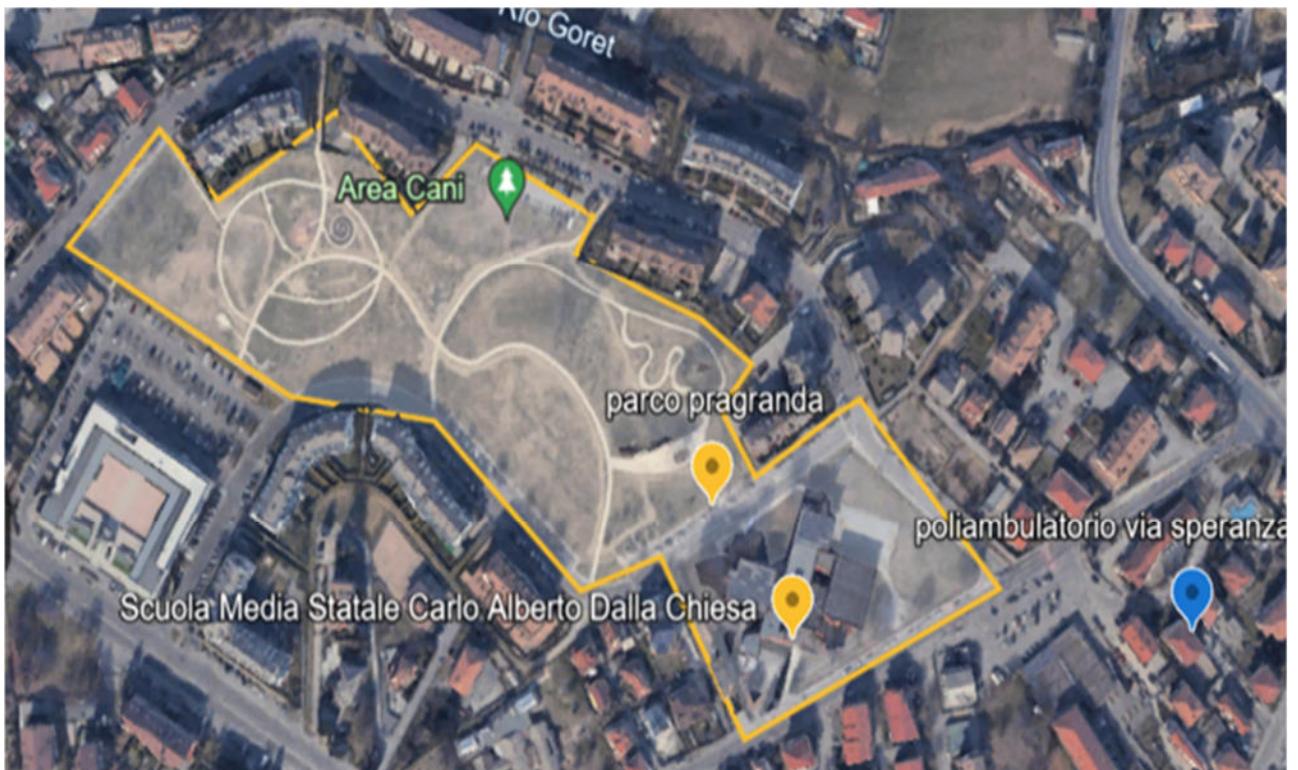


I percorsi potrebbero essere narrati attraverso totem esplicativi che spiegano i percorsi e gli elementi di essi.

I percorsi dovrebbero essere estesi fino a raggiungere la sommità di questa mini arena per consentire alle carrozzine di giungere fino in sommità.



E.4 SCUOLA MEDIA “DALLA CHIESA”

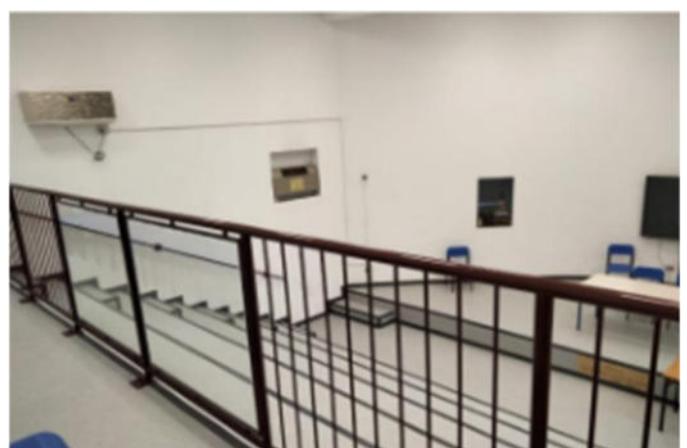


E.4.1 AULA CONFERENZE

E.4.1.A INTERNO AULA CONFERENZE



Si consiglia il montascale con seggiolino da un lato dell'aula, per consentire anche alle persone con disabilità motorie di raggiungere la cattedra.





E.4.1.B. ESTERNO AULA

CONFERENZE

Occorrerebbe anche ipotizzare un percorso esterno (con annessa potatura parziale della pianta) al fine di rendere l'aula autonoma per quanto riguarda gli accessi, con montascale con seggiolino. Visti i piccoli spazi occorre ipotizzare la porta elettrificata e bussola interna per consentire il passaggio del

binario del montascale fino al piano di arrivo.





E.4.2.A. CORRIDOI SCUOLA

Nel corridoio in pendenza si consiglia un corrimano nel centro del corridoio, oppure lato muro spostando il termosifone.

E' presente una porta sul corridoio che non è raccordata con il filo pavimento, infatti

risulta l'accesso a questa stanza attraverso uno scalino ovviamente di altezze diverse, come rappresentato in

foto ed apertura di porta a spinta verso l'esterno rischiando di aprire la porta verso qualche persona che possa essere nel passaggio.

Si consiglia quindi il verso di apertura verso l'interno della stanza.

Potrebbe essere consigliabile l'installazione di indicatori a terra per segnalare i percorsi delle aule.



E.4.2.C. SCALA

La scala è coperta da uno strato di gommato completamente usurato ed a tratti anche tagliato, talmente usato che potrebbe risultare paradossalmente scivoloso.

Si consiglia quindi la sostituzione del gommato a terra.



E.4.2.D. BAGNI



Occorre inserire il bagno disabili, eliminando due dei 4 bagni

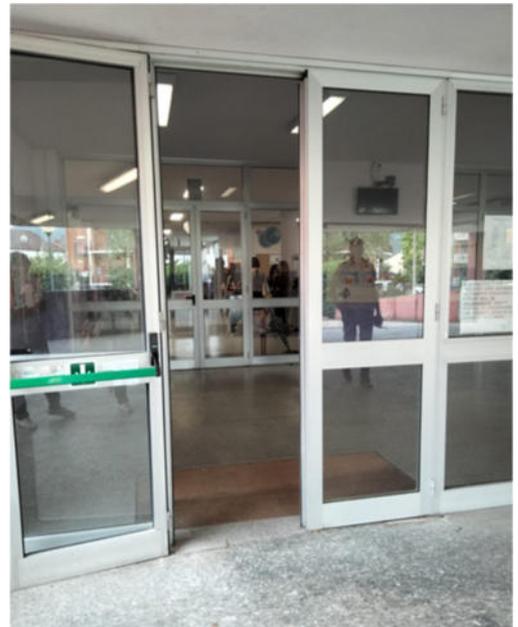
E.4.2.E. INGRESSO SCUOLA



Occorre segnare gli indicatori dell'ingresso e dell'uscita.

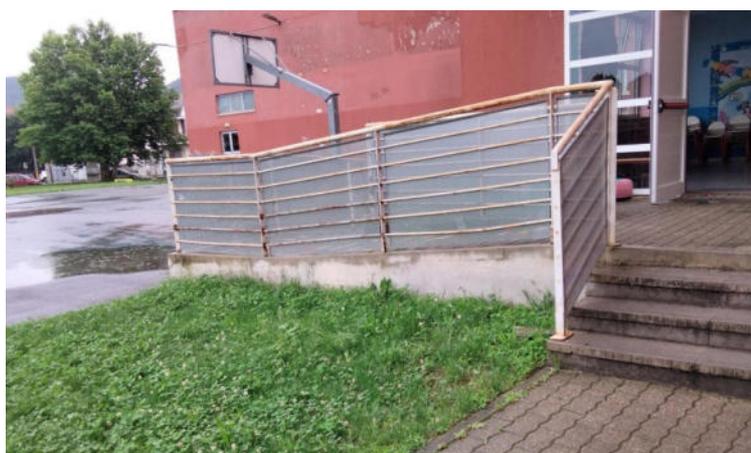
Occorrerebbe anche installare un citofono per uscire dall'uscita secondaria, in quanto oggi è assente.

La porta di ingresso è a spinta, con maniglione antipanico verso l'esterno, ottimale per l'antincendio, ma non idonea per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Per questo motivo occorre richiedere la possibilità di elettrificare l'apertura della porta.



E.4.2.F. RACCORDO DA RICREARE

Dietro al canestro da basket parte la rampa per raccordare il piano del giardino esterno con l'uscita di sicurezza (4 gradini), poi dopo i gradini non è presente la seconda rampa per raccordarsi nuovamente al terreno, occorre quindi continuare la pavimentazione di perimetro dell'edificio per consentire il percorso perimetrale, senza l'obbligo di salire a livello dell'uscita di sicurezza.



E.5. SCUOLA MATERNA “GALANTE GARRONE”



E.5.1.A. VIA DI ESODO NON PER DISABILI

Via di esodo senza aiuto per disabili e scala stretta, quindi non è possibile installare un seggiolino e sfruttarla come via di esodo. Si potrebbe inserire un elevatore pneumatico sul lato sinistro della facciata



E.5.1.B. SOGLIE SENZA RACCORDO

Le soglie hanno qualche cm di altezza rispetto al piano di calpestio esterno, ottimale per il non ingresso dell'acqua in caso di pioggia, ma non ottimale per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Si consiglia quindi di realizzare piccoli raccordi.



E.5.1.C. PERCORSI GIARDINO SCUOLA



Il giardino della scuola è diviso in varie zone, tra la zona giochi, la zona orto e la zona asfaltata che corre intorno all'edificio.

La zona giochi è divisa dall'area perimetrale asfaltata attraverso dei cordoli contenitivi. Occorrerebbe

smussare i cordoli per creare percorsi di terra stabilizzata e strato di finitura al fine di consentire ai bambini con disabilità motorie di raggiungere facilmente l'area giochi.

Si consiglia anche di convertire la

pavimentazione asfaltata con una pavimentazione più idonea al passaggio dei bambini, al fine di evitare grandi effetti di surriscaldamento (tipico dell'asfalto).



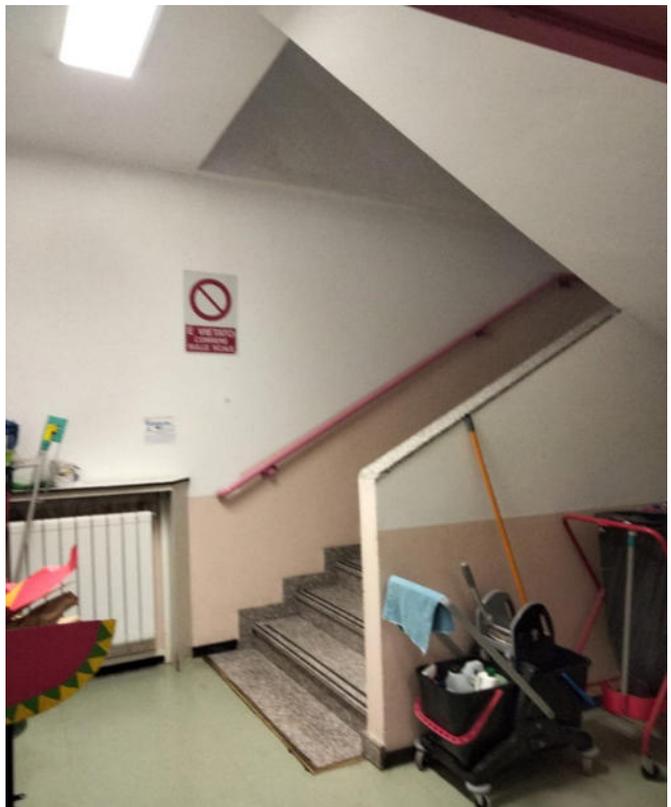
E.5.1.D. PORTE ELETRIFICATE SU TERRAZZO

Al primo piano le porte che giungono sul terrazzo sono a spinta verso l'esterno, durante la stagione primaverile ed estiva, lasciando le porte aperte è semplice rientrare per bambini con disabilità motorie, mentre per rientrare durante i mesi più freddi, dove non è possibile lasciare il serramento aperto è opportuno studiare un sistema di chiamata elettrificando la porta al fine di limitare la difficoltà di un bambino con una ridotta capacità motoria di rischiare di cadere indietro oppure tirare il serramento verso la carrozzina.

Si ricorda inoltre che i serramenti hanno le maniglie ad altezze solamente per adulti.

E.5.1.E MONTASCALE INTERNO

Vista la larghezza della scala è possibile installare un montascale con seggiolino, montandolo dal lato interno della scala (muretto divisorio delle due rampe) e realizzando un binario che possa terminare nella attuale postazione dei carrelli delle pulizie (ripostiglio aperto).





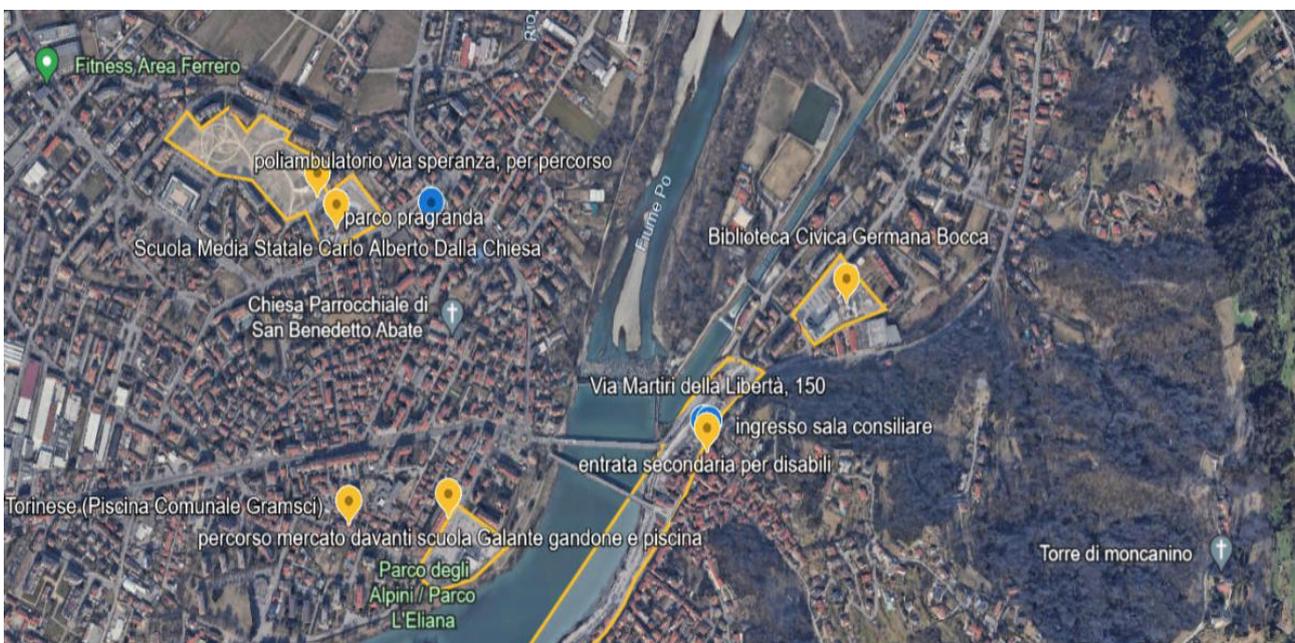
**P.E.B.A.
SAN MAURO
TORINESE**

Edifici Pubblici – Problemi e soluzioni

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

UBICAZIONE DEL P.E.B.A.

Il lavoro del presente PEBA è realizzato sulla base di un'analisi territoriale localizzata, concordando la poligonazione dei perimetri da analizzare con l'amministrazione comunale. Il focus di queste aree riguarda punti nevralgici, strategici, di grande passaggio, intorno ad aree di grande interesse per il Comune come scuole oppure parchi. Le aree su cui prestare l'attenzione sono dislocate tra loro, anche perché i punti salienti da analizzare a livello planimetrico, non sono tutti ubicati nella stessa zona. Alcune aree di grande interesse si trovano sulla sponda destra del fiume (in affaccio sul fiume), altre sulla sponda sinistra, altre nella parte interna della sponda sinistra.



Le aree quindi sono:

- E.1 Uffici comunali di Via Martiri della Libertà 150 e lungo fiume percorsi (sponda destra fiume)
- E.2 Palazzo Municipale (Edifici secondari)
- E.3 .1 - Comando Polizia Municipale
.2 - .3 Biblioteca Civica Germana Bocca con area parco (sponda destra fiume) con Comando di Polizia
- E.4 Scuola media Carlo Alberto Dalla Chiesa e Parco Pragrandà
- E.5 Scuola materna Galante Garrone e percorso della piazza che si trova davanti alla Scuola Galante Garrone e piscina (sponda sinistra)

Gli Uffici Comunali risiedono all'interno di un edificio storico dove il piano terreno è ben diverso a livello di quota rispetto al livello stradale.

L'edificio nasce appositamente in questo modo come molti edifici pubblici che affacciano su corsi d'acqua, ossia che possano essere rialzati rispetto al piano stradale per motivi di

- Importanza dell'edificio (con un ingresso in elevazione anticamente veniva associata l'importanza pubblica di quell'edificio)
- La sicurezza della tutela dall'acqua in caso di esondazione affinché l'acqua (nei casi di peggiore esondazione), potesse bagnare solo parte della facciata, ma non entrare al piano terreno degli uffici comunali (perché appunto rialzati)

Questo approccio monumentale a questi edifici, posizionato ai giorni d'oggi, diventa complesso da gestire per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Gli edifici storico/monumentali hanno restrizioni precise riguardanti le possibili modifiche in facciata. L'ingresso per disabili si trova nel retro della struttura, con ingresso apposito che consente di accedere direttamente alla stessa quota. In questo modo l'ingresso dalla quota strada all'interno dell'edificio risulta essere complanare, senza difficoltà nell'ingresso.

Occorre distinguere due aree di edifici differenti per Via Martiri Della Libertà, la prima riguarda la parte principale, l'edificio con la scalinata per poter accedere direttamente da via Martiri, la seconda riguarda gli edifici "secondari" con accesso attraverso la stradina a sinistra dell'edificio principale, con accesso decisamente ripido.

PROBLEMA E.1.1.

E.1.1. INGRESSO PRINCIPALE (QUOTA INGRESSO UFFICI – NON QUOTA STRADA)



L'ingresso principale è complanare con l'esterno. Si passa da un materiale poroso come la pietra di Luserna (della scalinata esterna) ad un materiale di rivestimento di pavimenti marmoreo per gli interni. I rivestimenti marmorei sono bellissimi, ma scivolosi e per l'abbattimento delle barriere architettonici possono risultare problematici. Si consiglia quindi l'inserimento di un tappeto di grandi dimensioni che possa essere in parte gommato ed in parte realizzato con setole assorbenti, in maniera tale da pulire ed asciugare le scarpe, per poter accedere alle altre stanze evitando rischi di scivolamenti.

SOLUZIONE E.1.1.



PROBLEMA E.1.2.

E.1.2. SALA CONFERENZE



La sala conferenze al piano interrato è facilmente accessibile in quanto è possibile raggiungere il piano grazie ad un ascensore installato internamente ed attraverso un sistema di montascale è possibile accedere a buona parte della sala conferenze.

Potrebbe essere opportuno ragionare in ottica di rendere la sala totalmente accessibile, installando un'ulteriore parte del montascale, in modo tale che ogni riunione possa essere fruibile da tutti, a prescindere dal numero dei partecipanti, dalle disposizioni delle persone nelle varie postazioni.

Per rendere la visuale delle votazioni e dei punti all'ordine del giorno nelle varie riunioni, più agevoli occorrerebbe installare televisori più grandi, soprattutto per consentire a persone con ridotto visus ottico, una maggiore percezione dell'andamento delle riunioni, con maggiore autonomia.

Si consiglia anche una postazione specifica per partecipanti con ridotte capacità visive, con un tablet che possa proiettare le stesse immagini del televisore.

Con questi accorgimenti la sala conferenze, già molto attrezzata, diventerebbe maggiormente inclusiva per la cittadinanza e le autorità dell'amministrazione con possibili problematiche motorie e visive.

Per venire incontro a persone con ridotte capacità uditive, sarebbe il caso di portare tablet in posizione specifica, con lettore OCT che porta direttamente il testo rilevato dal microfono aperto e possa trasportarlo in parole scritte, per consentire anche alle persone che non possono ascoltare, di essere comunque parte della comunità in maniera partecipativa.

SOLUZIONE E.1.2.



PROBLEMA E.1.3.

E.1.3. SCALE AD ACCESSO ALLA SALA CONFERENZE AL PRIMO PIANO



Riprendendo spunto dal punto A.1.1, ossia l'ingresso agli Uffici Comunali di Via Martiri della Libertà 150, si evince una pavimentazione marmorea con tonalità verso il rosso, quindi pregiata ed occorrerebbe ragionare di superare l'ostacolo degli scalini per raggiungere la sala conferenze senza rovinare la pavimentazione esistente.

Si propongono due soluzioni tra cui apporre al lato destro della scalinata la modifica del serramento esistente, in modo tale che possa avvenire un'apertura a vasistas ed installazione del montascale a seggiolino, senza forare in alcun modo la pavimentazione, ed al tempo stesso riuscire a bypassare il salto di quota di n.5 scalini.

Il montascale non sarebbe funzionale senza intervenire sulla modifica del serramento, in quanto l'apertura del serramento impatterebbe sul percorso del montascale con seggiolino.

SOLUZIONE E.1.3.



E.2. UFFICI COMUNALI (EDIFICI SECONDARI)

PROBLEMA E.2.1.

E.2.1. INGRESSO PRINCIPALE (QUOTA INGRESSO UFFICI-NON QUOTA STRADA)



Per giungere da quota strada a quota ingresso degli uffici secondari, occorre superare un salto di quota di circa 3 m.

La strada asfaltata per raggiungere la quota di ingresso è troppo pendente per un agevole percorso con eventuali carrozzine.

Occorre quindi risolvere il problema del salto di quota in altro modo.

La strada asfaltata non è utilizzata per accedere ad abitazioni private, in quanto la strada giunge al retro di un'abitazione che ha un accesso principale da altro fronte, mentre il cancello che affaccia su questa strada è un accesso secondario mai utilizzato, di conseguenza potrebbe essere possibile proporre di privatizzare la strada per utilizzo comunale, evitando l'accesso carrabile.

Un elevatore a spinta pneumatica potrebbe essere la soluzione per soprassedere il problema del livello di quota.

In questo modo i locali Enel (presenti sotto il piazzale con accesso diretto alla strada in questione, non andrebbero toccati in alcun modo.

Questo elevatore pneumatico funzionerebbe a chiamata e consisterebbe in un sistema di apertura solo su chiamata, quindi durante le ore notturne, resterebbe in elevazione, evitando quindi possibili attacchi vandalici.



In questo modo non verrebbe toccato la grande soletta del piazzale con lavori strutturali, occorrerebbe aprire un varco modificando la ringhiera.

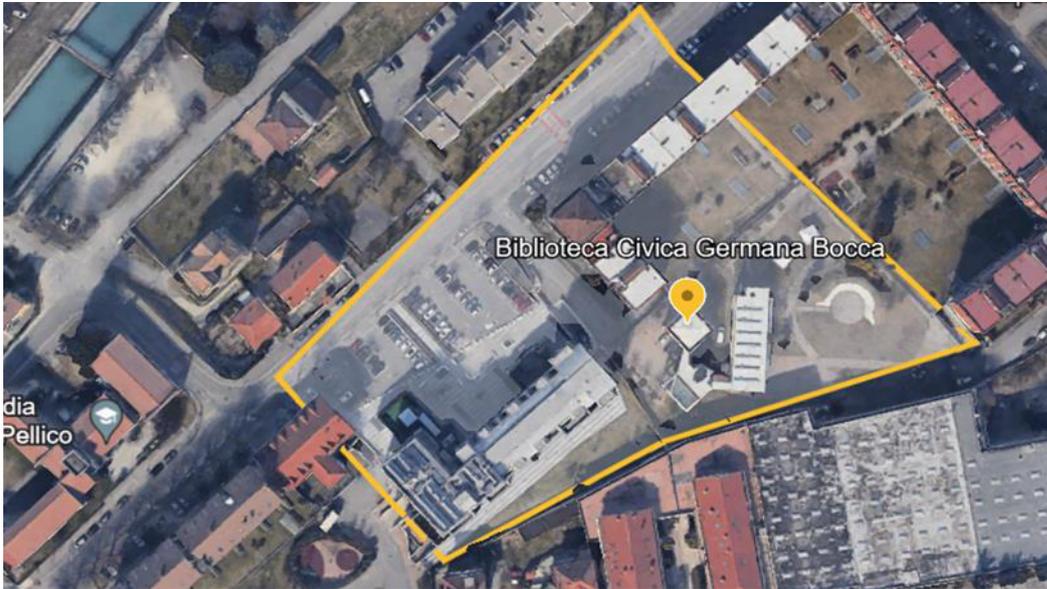
Questo può collegarsi senza problemi alla grande

soletta del piano di accesso agli uffici e verificare la prova di carico per studiare modello più idoneo

SOLUZIONE E.2.1.



E.3 EDIFICIO DEL COMANDO DI POLIZIA E CENTRO POLIVALENTE



Il Comando di Polizia si trova nella stessa area segnata comprendente la Biblioteca Civica Germana, all'interno del Centro Polifunzionale, con analisi anche del Parco retrostante all'edificio.

Quest'area, pianeggiante, consente l'accesso disabili, negli stessi punti dell'accesso principale degli edifici, perché in queste aree non sono presenti impedimenti legati a potenziali salti di quota, pendenze, oppure ostacoli da superare, con ingressi ampi ed accessibili.

E.3.1. PIAZZA COMANDO DI POLIZIA E SEDE COMANDO POLIZIA

PROBLEMA E.3.1.

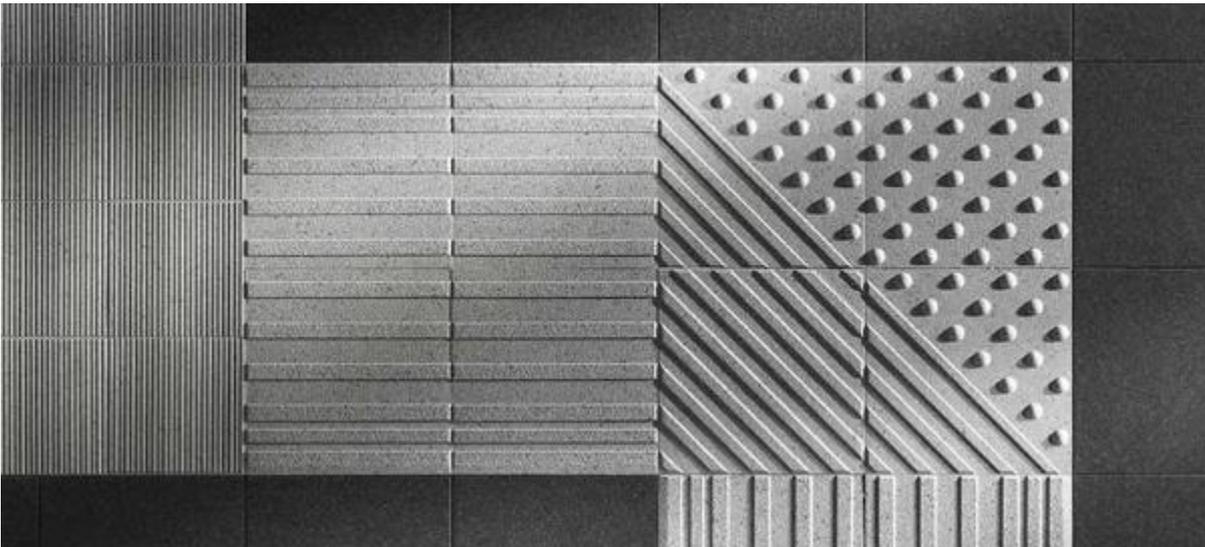
E.3.1. PIAZZA COMANDO POLIZIA



Il percorso è agevolato per riuscire a giungere alla destinazione, in quanto come scritto precedentemente, risulta essere pianeggiante e senza ostacoli.

Si potrebbe ipotizzare un percorso agevolato a terra con elementi diversificati che possano condurre direttamente verso l'ingresso.

SOLUZIONE E.3.1.



PROBLEMA E.3.1.

E.3.1. SEDE COMANDO POLIZIA

È assente un bagno per il pubblico al comando di polizia, quindi si può ipotizzare di spostare la reception del Suap per il pubblico e creare un bagno nell'angolo con il corridoio. Spostando la reception dello sportello Suap di circa 120 cm verso il centro della struttura (allontanandosi quindi verso la finestra della zona accettazione pubblico, è possibile creare un bagno. Al tempo stesso occorre spostare l'ingresso della porta dell'ufficio.



SOLUZIONE E.3.1.

PROBLEMA E.3.2

E.3.2 CENTRO POLIVALENTE

L'ingresso al Centro Polivalente è dotato di apertura a spinta verso l'esterno, che è perfetto per la normativa legata alla sicurezza antincendio, per l'esodo (con appunto apertura a spinta verso l'esterno).

Questo senso di apertura però non funziona con la normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche, occorrerebbe quindi ripensare a questa situazione in altro modo.

E' possibile ragionare di effettuare un'apertura elettrificata con apertura a spinta verso l'esterno (a chiamata), ed una voce guida che consenta di consigliare ai non vedenti di retrocedere per evitare che l'apertura della porta si apra in loro direzione. La voce registrata dovrebbe anche specificare che la porta si chiuderà da sola, sia per disabili motori, sia per disabili sensoriali (non vedenti).





Questa dovrebbe smettere di funzionare, quindi da elettrificata, diventare solo meccanica, in caso di incendio, dando tassativa priorità all'uscita a spinta per l'esodo di sicurezza. Per i disabili uditivi dovrebbe essere installato un piccolo pannello nel punto in cui si suona per l'apertura (punto di piccolo totem da creare).

SOLUZIONE E.3.2.



E.3.3. BIBLIOTECA GERMANA BOCCA NEL CENTRO POLIVALENTE

PROBLEMA E.3.3.A.

E.3.3.A INGRESSO ALLA BIBLIOTECA



Porta di ingresso con fermo elettromagnetico ai fini antincendio.

Occorre provare a chiedere se fosse possibile elettrificare questa porta, affinché possa aprirsi su chiamata con lo stesso principio della porta di ingresso per il Centro Polivalente.



SOLUZIONE E.3.3.A



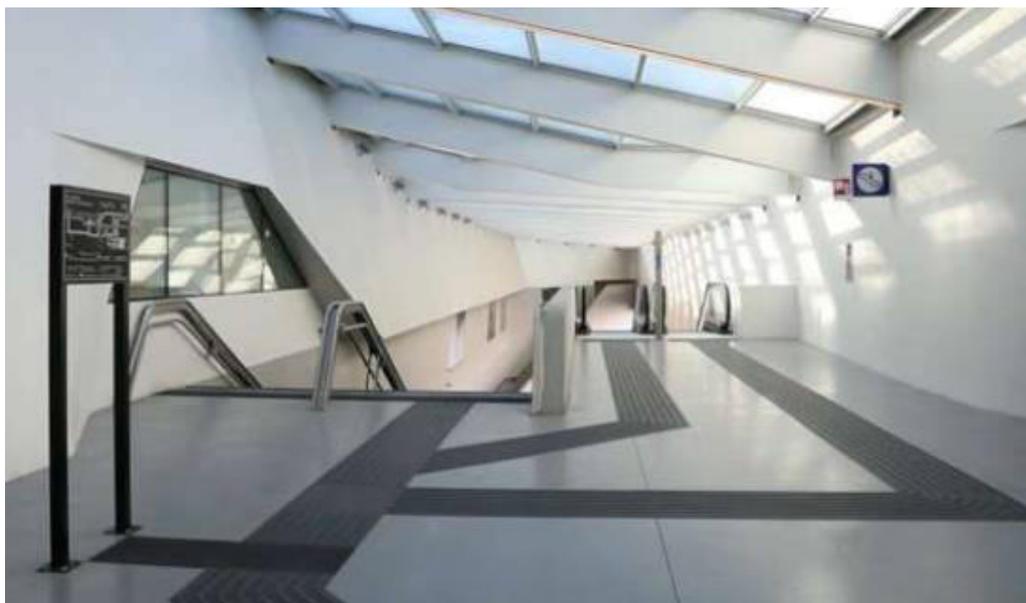
PROBLEMA 3.3.B

E.3.3.B BIBLIOTECA – PERCORSI SENSORIALI

È fondamentale impostare percorsi sensoriali per non vedenti, al fine di rendere fruibile la biblioteca anche per persone con disabilità motorie.

Percorsi con pavimentazione gommata consentirebbe un percorso specifico verso una stanza dedicata ad audiolibri ed indicizzazione di libri cartacei.



SOLUZIONE E.3.3.B

PROBLEMA E.3.3.C

E.3.3.C BIBLIOTECA – CREAZIONE AREA MULTIMEDIALE PER NON VEDENTI



Si potrebbe creare un'area multimediale per non vedenti con un box chiuso ed insonorizzato all'interno del quale poter ascoltare audio libri.

SOLUZIONE E.3.3.C



PROBLEMA E.3.4

E.3.4. PARCO CENTRO POLIVALENTE

Per quanto riguarda il parco del Centro Polivalente, il percorso riesce a raggiungere tanti punti diversi del parco, ma diversi punti tra loro non sono collegati, potrebbe essere idoneo collegare alcuni punti, ad oggi scollegati come ad esempio le tettoie.



I percorsi potrebbero essere narrati attraverso totem esplicativi che spiegano i percorsi e gli elementi di essi.

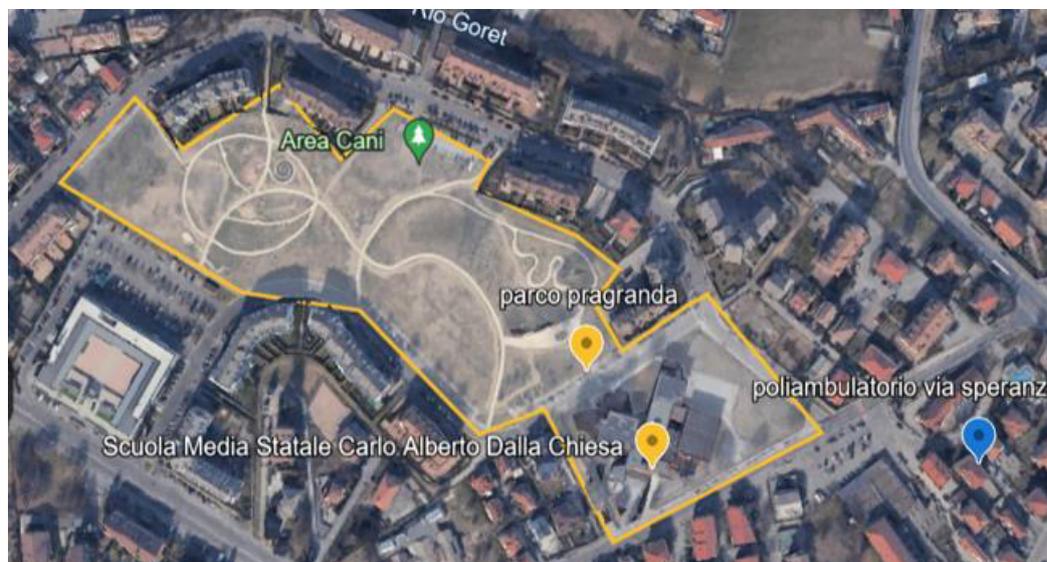
I percorsi dovrebbero essere estesi fino a raggiungere la sommità di questa mini arena per consentire alle carrozzine di giungere fino in sommità.



SOLUZIONE E.3.4.



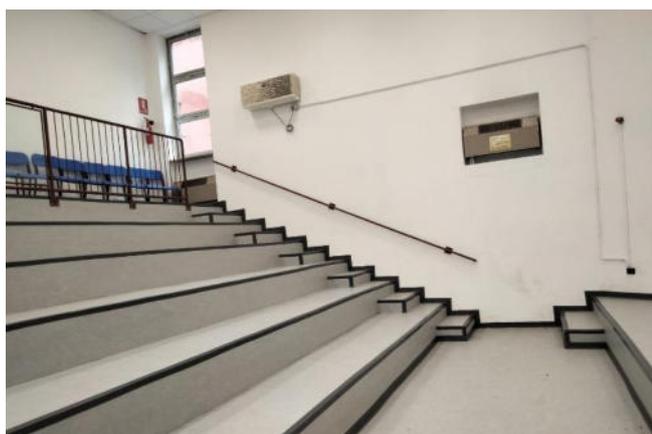
E.4 SCUOLA MEDIA “DALLA CHIESA”



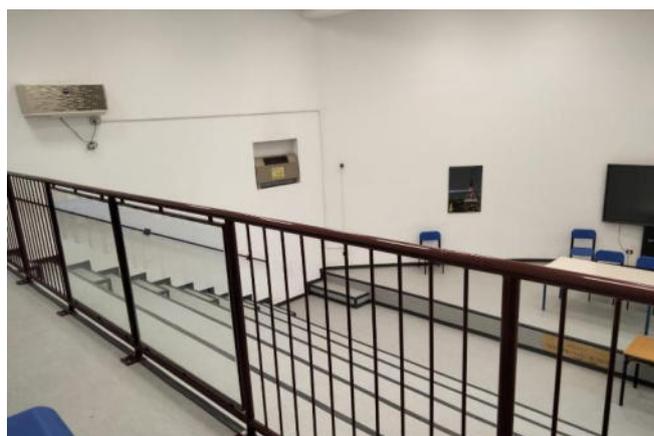
E.4.1. AULA CONFERENZE

PROBLEMA E.4.1.A.

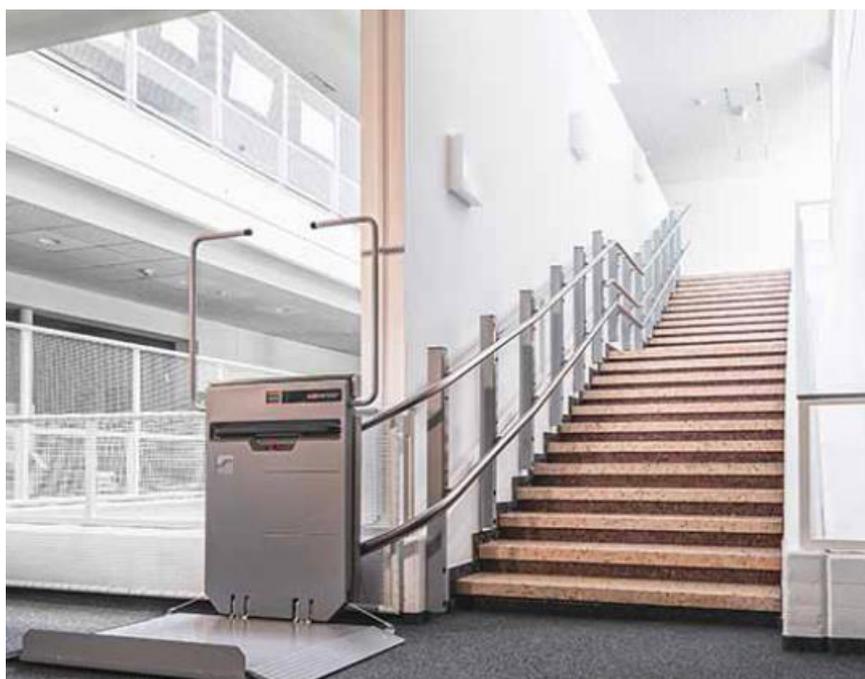
E.4.1.A. INTERNO AULA CONFERENZE



Si consiglia il montascale con seggiolino da un lato dell'aula, per consentire anche alle persone con disabilità motorie di raggiungere la cattedra.



SOLUZIONE E.4.1.A.



PROBLEMA E.4.1.B.

E.4.1.B ESTERNO AULA CONFERENZE



Occorrerebbe anche ipotizzare un percorso esterno (con annessa potatura parziale della pianta) al fine di rendere l'aula autonoma per quanto riguarda gli accessi, con montascale con seggiolino. Visti i piccoli spazi occorre ipotizzare la porta elettrificata e bussola interna per consentire il passaggio del binario del montascale fino al piano di arrivo.



SOLUZIONE E.4.1.B.



PROBLEMA E.4.2.A

E.4.2.A CORRIDOI SCUOLA



Nel corridoio in pendenza si consiglia un corrimano nel centro del corridoio, oppure lato muro spostando il termosifone.

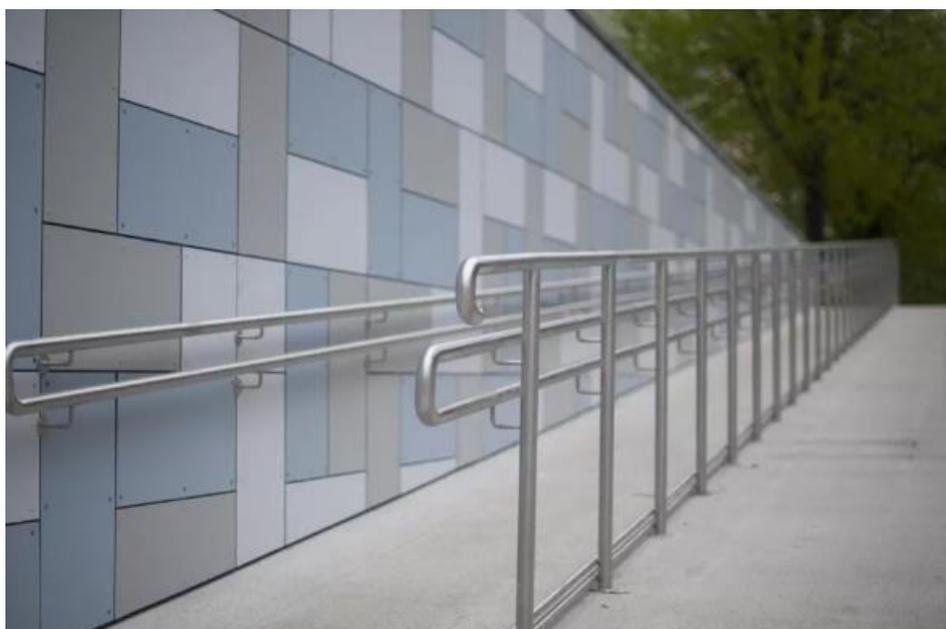
E' presente una porta sul corridoio che non è raccordata con il filo pavimento, infatti risulta l'accesso a questa stanza attraverso uno scalino ovviamente di altezze diverse, come rappresentato in

foto ed apertura di porta a spinta verso l'esterno rischiando di aprire la porta verso qualche persona che possa essere nel passaggio.

Si consiglia quindi il verso di apertura verso l'interno della stanza.

Potrebbe essere consigliabile l'installazione di indicatori a terra per segnalare i percorsi delle aule.

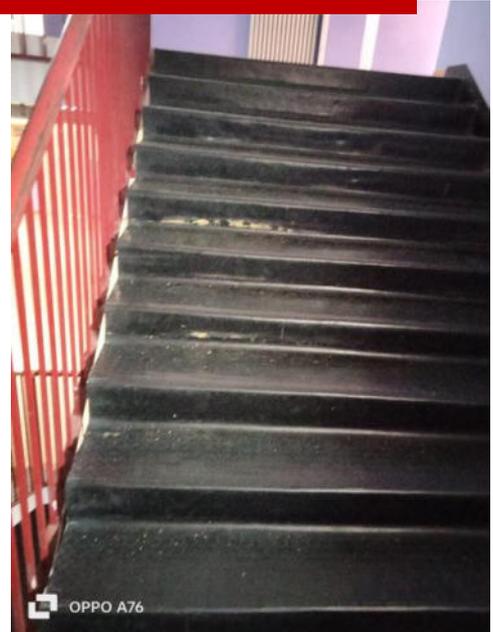


SOLUZIONE E.4.2.B

PROBLEMA E.4.2.C.

E.4.2.C. SCALA

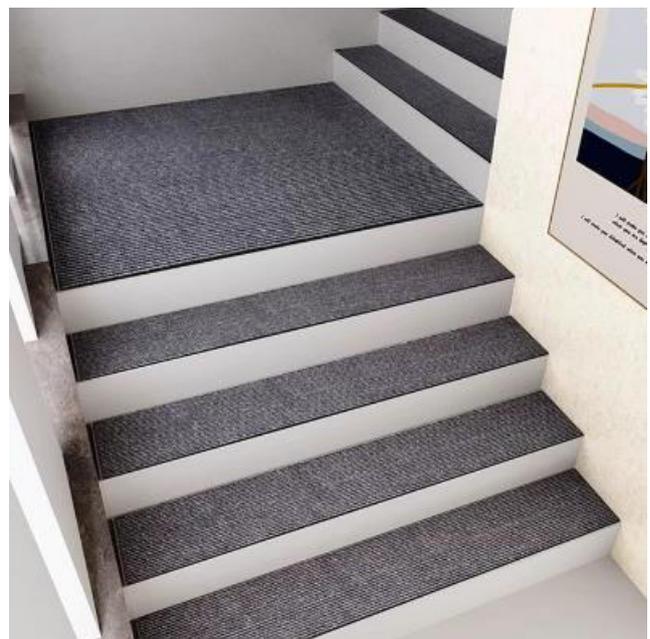
La scala è coperta da uno strato di gommato completamente usurato ed a tratti anche tagliato, talmente usato che potrebbe risultare paradossalmente



scivoloso.

Si consiglia quindi la sostituzione del gommato a terra.

SOLUZIONE E.4.2.C.



E.4.2.D BAGNI



Occorre inserire il bagno disabili, eliminando due dei 4 bagni

PROBLEMA E.4.2.E

E.4.2.E INGRESSO SCUOLA



Occorre segnare gli indicatori dell'ingresso e dell'uscita. Occorrerebbe anche installare un citofono per uscire dall'uscita secondaria, in quanto oggi è assente.

La porta di ingresso è a spinta, con maniglione antipanico verso l'esterno, ottimale per l'antincendio, ma non idonea per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Per questo motivo occorre richiedere la possibilità di elettrificare l'apertura della porta.

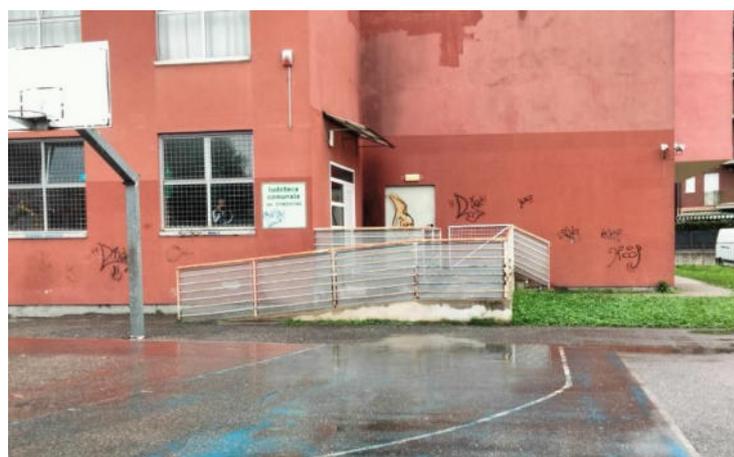
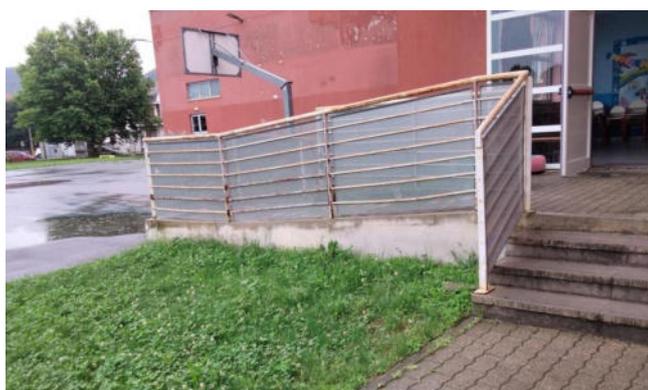
SOLUZIONE E.4.2.E



PROBLEMA E.4.2.F.

E.4.2.F. RACCORDO DA RICREARE

Dietro al canestro da basket parte la rampa per raccordare il piano del giardino esterno con l'uscita di sicurezza (4 gradini), poi dopo i gradini non è presente la seconda rampa per raccordarsi nuovamente al terreno, occorre quindi continuare la pavimentazione di perimetro dell'edificio per consentire il percorso perimetrale, senza l'obbligo di salire a livello dell'uscita di sicurezza.



SOLUZIONE E.4.2.F.



E.5 SCUOLA MATERNA "GALANTE GARRONE"



PROBLEMA E.5.1.A.



E.5.1.A. VIA DI ESODO

NON PER DISABILI



Via di esodo senza aiuto per disabili e scala stretta, quindi non è possibile installare un seggiolino e sfruttarla come via di esodo. Si potrebbe inserire un elevatore pneumatico sul lato sinistro della facciata

SOLUZIONE E.5.1.A.

PROBLEMA E.5.1.B.

E.5.1.B. SOGLIE SENZA RACCORDO

Le soglie hanno qualche cm di altezza rispetto al piano di calpestio esterno, ottimale per il non ingresso dell'acqua in caso di pioggia, ma non ottimale per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Si consiglia quindi di realizzare piccoli raccordi.



SOLUZIONE E.5.1.B.



PROBLEMA E.5.1.C.

E.5.1.C. PERCORSI GIARDINO SCUOLA



Il giardino della scuola è diviso in varie zone, tra la zona giochi, la zona orto e la zona asfaltata che corre intorno all'edificio.

La zona giochi è divisa dall'area perimetrale asfaltata attraverso dei cordoli contenitivi. Occorrerebbe smussare i cordoli per creare percorsi di terra stabilizzata e strato di finitura

al fine di consentire ai bambini con disabilità motorie di raggiungere facilmente l'area giochi.

Si consiglia anche di convertire la pavimentazione asfaltata con una pavimentazione più idonea al passaggio dei bambini, al fine di evitare grandi effetti di surriscaldamento (tipico dell'asfalto).



SOLUZIONE E.5.1.C.

PROBLEMA E.5.1.D.

5.1.D PORTE SU TERRAZZO – COLONNINE CITOFONO POSIZIONATE SU TERRAZZO IN CASO DI CHIUSURA ACCIDENTALE DEI SERRAMENTI

Al primo piano le porte che giungono sul terrazzo sono a spinta verso l'esterno, durante la stagione primaverile ed estiva, lasciando le porte aperte è semplice rientrare per bambini con disabilità motorie, mentre per rientrare durante i mesi più freddi, dove non è possibile lasciare il serramento aperto è opportuno studiare un sistema di chiamata elettrificando la porta al fine di limitare la difficoltà di un bambino con una ridotta capacità motoria di rischiare di cadere indietro oppure tirare il serramento verso la carrozzina.

Si ricorda inoltre che i serramenti hanno le maniglie ad altezze solamente per adulti.

SOLUZIONE E.5.1.D.



PROBLEMA E.5.1.E.

E.5.1.E. MONTASCALE INTERNO



Vista la larghezza della scala è possibile installare un montascale con seggiolino, montandolo dal lato interno della scala (muretto divisorio delle due rampe) e realizzando un binario che possa terminare nella attuale postazione dei carrelli delle pulizie (ripostiglio aperto).

SOLUZIONE E.5.1.E.



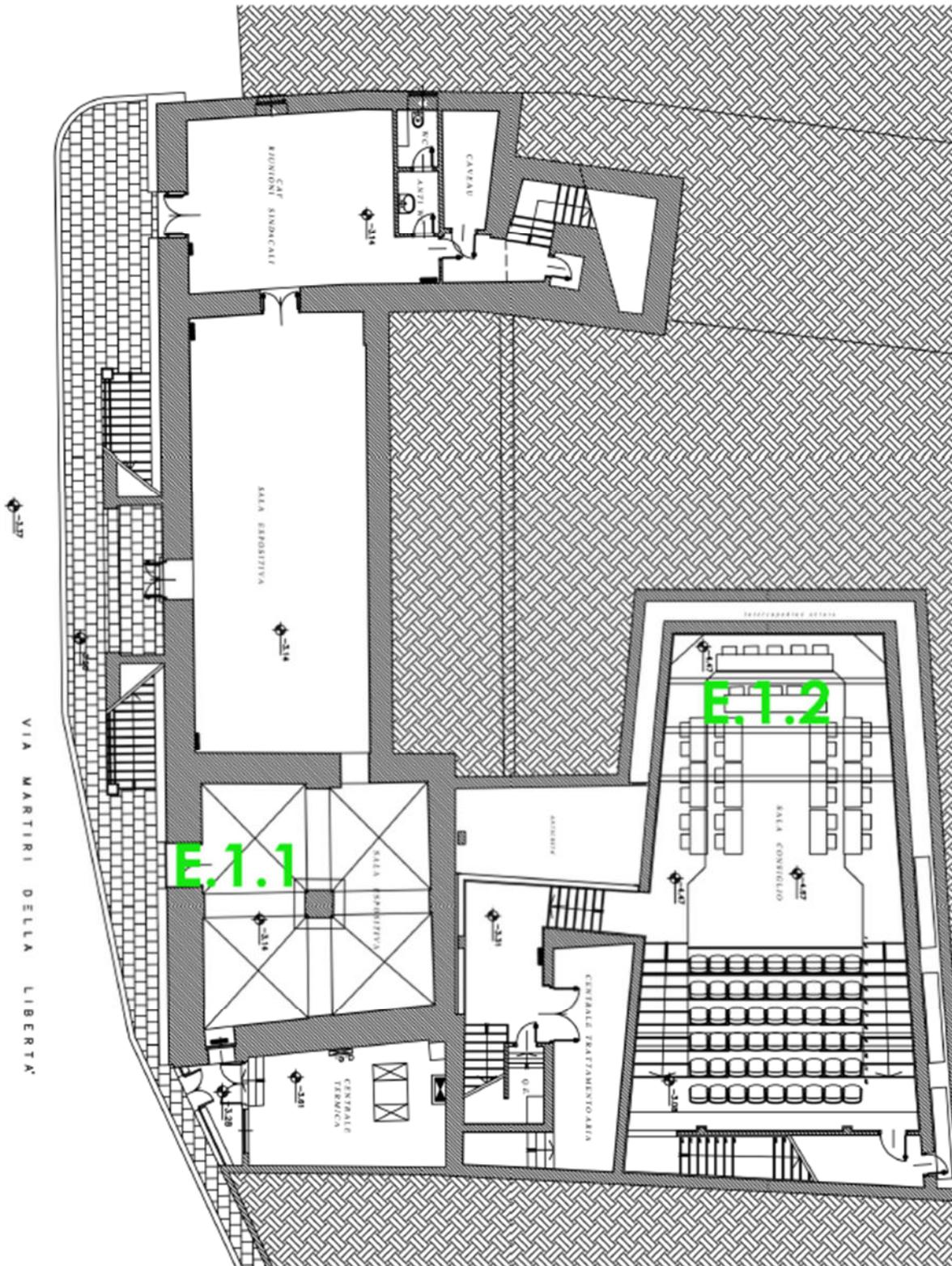


P.E.B.A. SAN MAURO

Planimetrie edifici – Indicazioni numeri problemi riscontrati

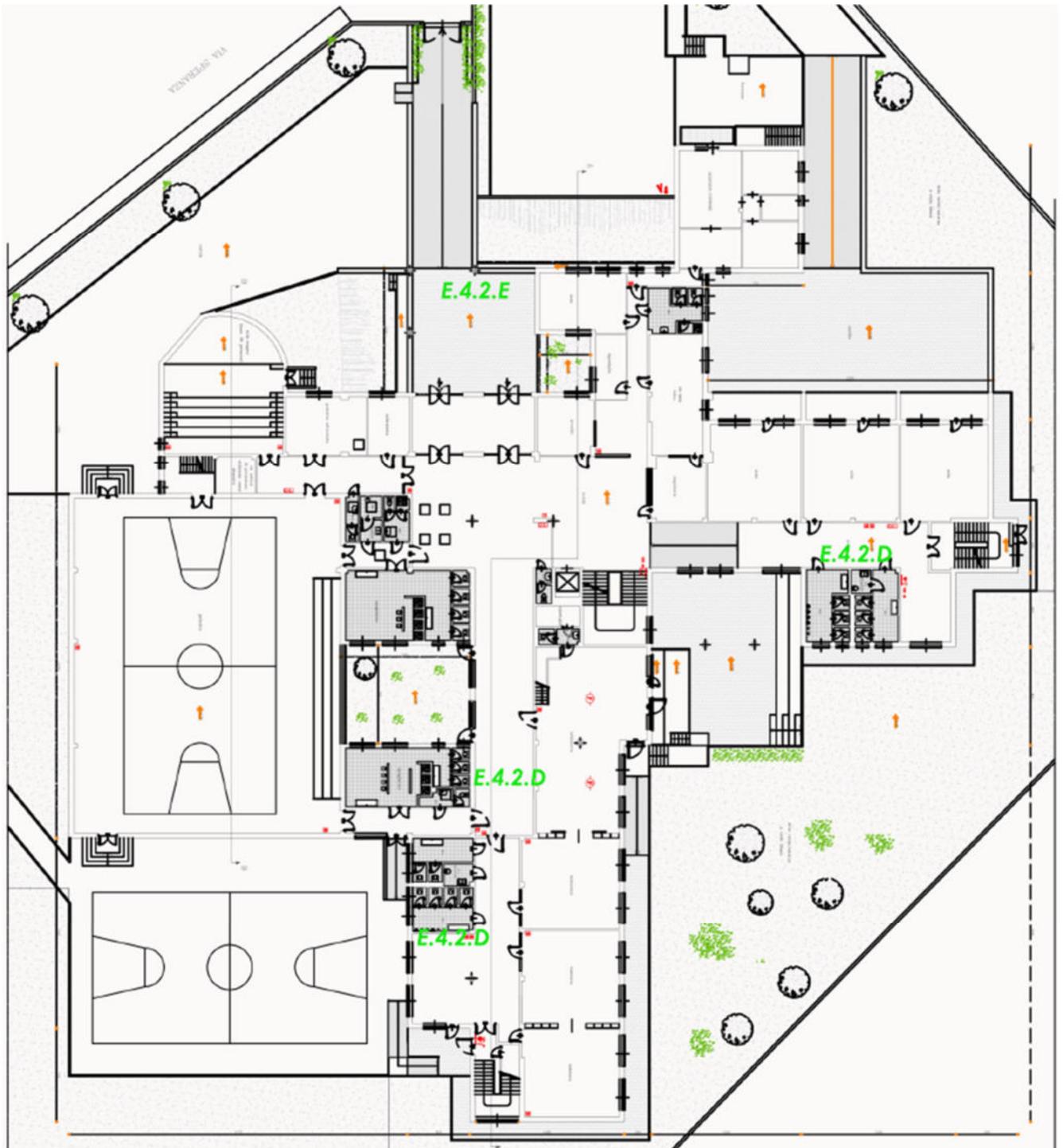
Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

EDIFICIO COMUNALE VIA MARTIRI DELLA LIBERTA'

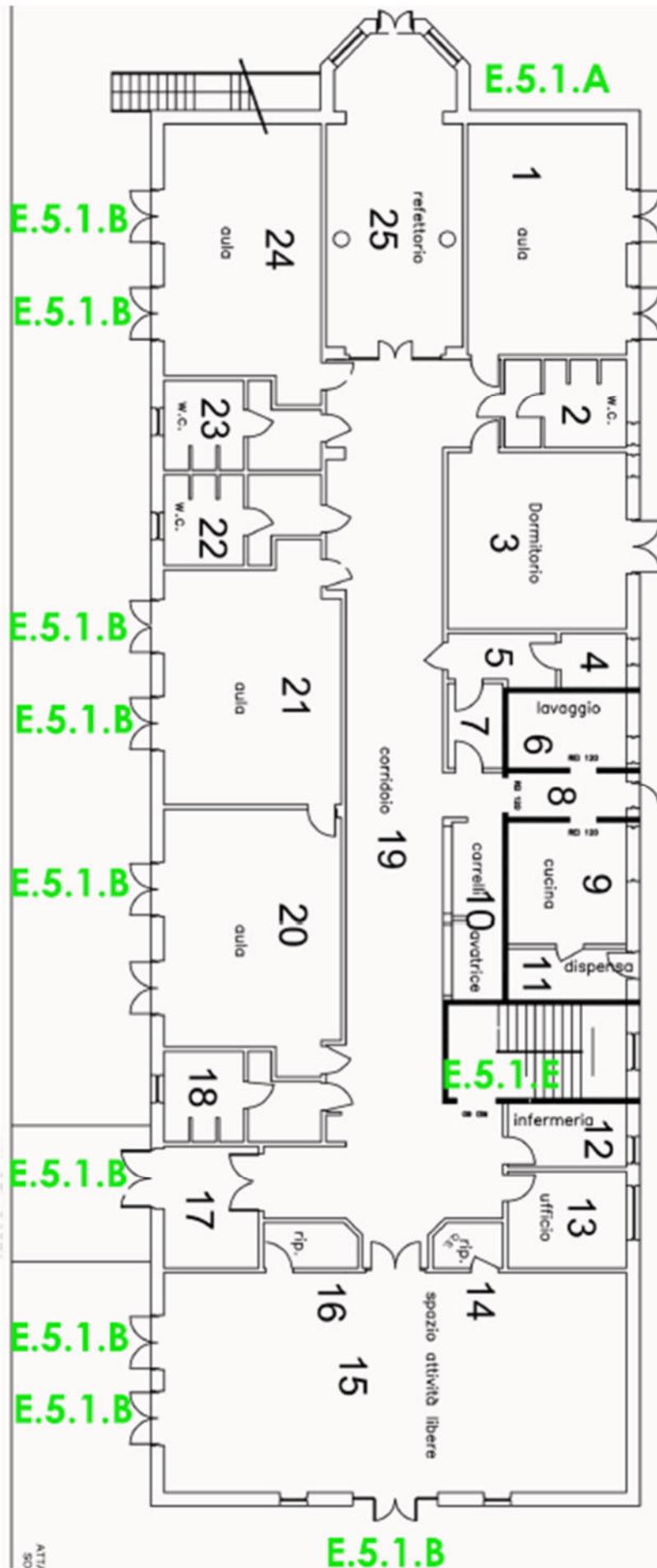


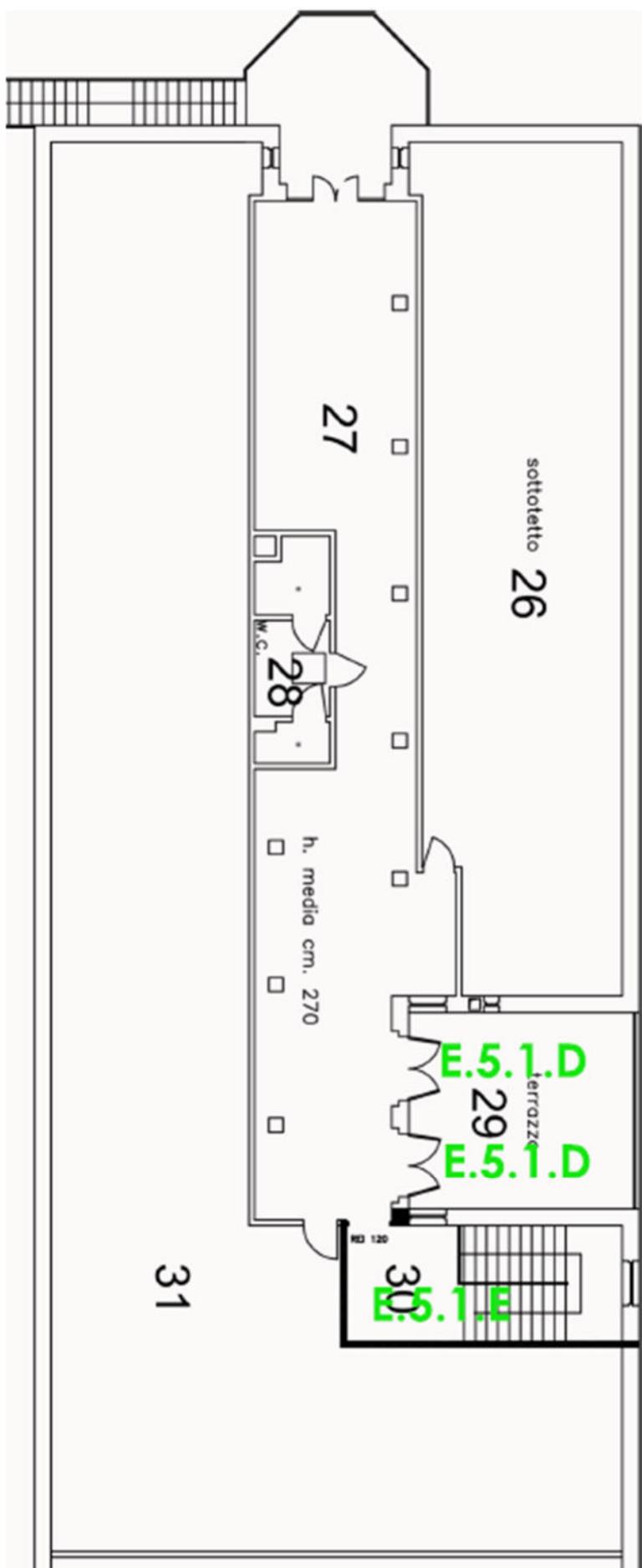


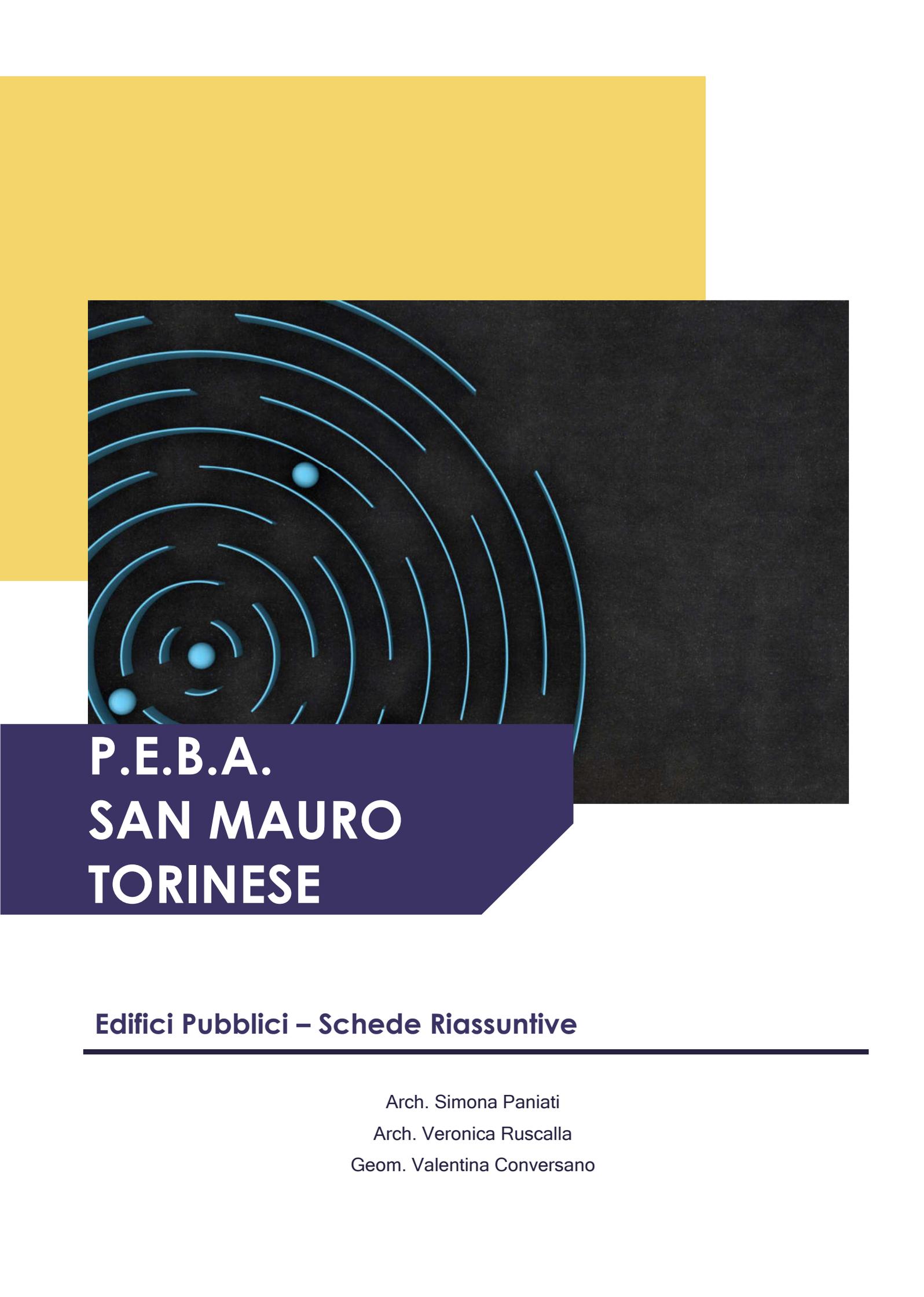
SCUOLA MEDIA DALLA CHIESA



SCUOLA MATERNA GALANTE GARRONE







P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

Edifici Pubblici – Schede Riassuntive

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

A.3.	Destinazione: PIAZZA DEL MERCATO			A.3. Piano terreno / Piano primo
	Struttura: Piazza del mercato - Piazza Antonio Gramsci			
	Descrizione percorso ingresso: Ingresso alla piazza da Via del Porto			
	Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote	Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde	
X	ACCESSIBILE (da via Municipio)	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	

Descrizione percorso esterno

Da Via Martiri della Libertà si sale la scala pedonale con apertura verso l'interno (aperto in orario ufficio) > si passa una seconda apertura di porte scorrevoli e si entra in piano all'ingresso del Comune

Pavimentazione

Dislivelli sul percorso

Ostacoli

	Continua non sdruciolevole		Dislivelli inferiori a cm 2,5	X	Presenti
X	Sconnessa	X	Dislivelli raccordati		Non presenti
	Mancante	X	Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso

Tipologia parcheggio

Collegamento parcheggio/percorso

X	Su marciapiede		Posto privato		Complanare
	A raso		Convenzionato	X	Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso

Superamento ingresso

Altezza citofono/campanello

X	Apertura Esterna	X	Gradino		Presente
	Apertura Interna		Rampa	X	Non presente
	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
		Piano terra	X	Scala	X	Non presente
		Piano rialzato		Rampa		Braille
		Piano terzo		Servo Scala		Sonora
	X	Su più piani	X	Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
	X	Piano Terra	Larghezza			
	X	Piano Primo	Profondità			
			Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
		Presenti		Facilmente accessibile
	X	Non Presenti	X	Percorso Segnalato (non agevole)

Riferimenti Fotografici			

E.1.	Destinazione: COMUNE VIA MARTIRI		E.1 Piano terreno / Piano primo
	Struttura: Ingresso principale da Via Martiri della Libertà 150		
	Descrizione percorso ingresso: VIA Martiri della Libertà - Via Municipio		
	Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote	Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde
X	ACCESSIBILE (da via Municipio)	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE

Descrizione percorso esterno

Da Via Martiri della Libertà si sale la scala pedonale con apertura verso l'interno (aperto in orario ufficio) > si passa una seconda apertura di porte scorrevoli e si entra in piano all'ingresso del Comune

Pavimentazione		Dislivelli sul percorso		Ostacoli	
X	Continua non sdruciolevole		Dislivelli inferiori a cm 2,5		Presenti
	Sconnessa	X	Dislivelli raccordati	X	Non presenti
	Mancante		Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso		Tipologia parcheggio		Collegamento parcheggio/percorso	
X	Su marciapiede		Posto privato		Complanare
	A raso		Convenzionato	X	Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso		Superamento ingresso		Altezza citofono/campanello	
	Apertura Esterna	X	Gradino	X	Presente
X	Apertura Interna		Rampa		Non presente
X	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
		Piano terra	X	Scala	X	Non presente
		Piano rialzato		Rampa		Braille
		Piano terzo		Servo Scala		Sonora
	X	Su più piani	X	Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
	X	Piano Terra	Larghezza			
	X	Piano Primo	Profondità			
	X	Piano interrato	Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
		Presenti	X	Facilmente accessibile
	X	Non Presenti		Percorso Segnalato



E.2.	Destinazione: COMUNE VIA MARTIRI - EDIFICI SECONDARI		E.2. Piano terreno / Piano primo
	Struttura: Ingresso principale da via secondaria che attraversa Via Martiri della Libertà (a sinistra del civico 150)		
	Descrizione percorso ingresso: Traversa di Via Martiri della Libertà		
Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote		Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde
X	ACCESSIBILE (da via Municipio)	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE

Descrizione percorso esterno

Da Via Martiri della Libertà si sale la scala pedonale con apertura verso l'interno (aperto in orario ufficio) > si passa una seconda apertura di porte scorrevoli e si entra in piano all'ingresso del Comune

Pavimentazione

Dislivelli sul percorso

Ostacoli

	Continua non sdruciolevole		Dislivelli inferiori a cm 2,5	X	Presenti
X	Sconnessa	X	Dislivelli raccordati		Non presenti
	Mancante	X	Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso

Tipologia parcheggio

Collegamento parcheggio/percorso

X	Su marciapiede		Posto privato		Complanare
	A raso		Convenzionato	X	Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso

Superamento ingresso

Altezza citofono/campanello

X	Apertura Esterna	X	Gradino		Presente
	Apertura Interna		Rampa	X	Non presente
	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
		Piano terra	X	Scala	X	Non presente
		Piano rialzato		Rampa		Braille
		Piano terzo		Servo Scala		Sonora
	X	Su più piani	X	Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
	X	Piano Terra	Larghezza			
	X	Piano Primo	Profondità			
			Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
		Presenti		Facilmente accessibile
	X	Non Presenti	X	Percorso Segnalato (non agevole)



E.3.	Destinazione: BIBLIOTECA		E.3. Piano primo
	Struttura: Ingresso principale da Via XXV Aprile 66		
	Descrizione percorso ingresso: Ingresso principale da Via XXV Aprile 66		
Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote		Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde
X	ACCESSIBILE		ACCESSIBILE

Descrizione percorso esterno

Da ingresso centro Polivalente si sale scala o ascensore > si cammina fino alla porta ingresso della biblioteca con spinta verso l'esterno

Pavimentazione

Dislivelli sul percorso

Ostacoli

X	Continua non sdruciolevole	X	Dislivelli inferiori a cm 2,5		Presenti
	Sconnessa		Dislivelli raccordati	X	Non presenti
	Mancante		Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso

Tipologia parcheggio

Collegamento parcheggio/percorso

X	Su marciapiede		Posto privato		Complanare
	A raso		Convenzionato	X	Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso

Superamento ingresso

Altezza citofono/campanello

X	Apertura Esterna		Gradino		Presente
	Apertura Interna		Rampa	X	Non presente
	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
		Piano terra	X	Scala	X	Non presente
	X	Piano primo		Rampa		Braille
		Piano secondo		Servo Scala		Sonora
		Su più piani	X	Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
	X	Piano Terra	Larghezza			
	X	Piano Primo	Profondità			
			Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
		Presenti		Facilmente accessibile
	X	Non Presenti	X	Percorso Segnalato (non agevole)



E.3.1.	Destinazione: COMANDO DI POLIZIA LOCALE		E.1.1 Piano terreno
	Struttura: Ingresso da Piazza Orsara di Puglia		
	Descrizione percorso ingresso: PIAZZA ORSARA DI PUGLIA 2		
Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote		Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde
X	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE

Descrizione percorso esterno

Da piazza Orsara di Puglia > Suonare citofono > Apertura con maniglia verso l'esterno

Pavimentazione

Dislivelli sul percorso

Ostacoli

	Continua non sdruciolevole	X	Dislivelli inferiori a cm 2,5		Presenti
	Sconnessa		Dislivelli raccordati	X	Non presenti
	Mancante		Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso

Tipologia parcheggio

Collegamento parcheggio/percorso

	Su marciapiede		Posto privato		Complanare
X	A raso		Convenzionato	X	Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso

Superamento ingresso

Altezza citofono/campanello

X	Apertura Esterna		Gradino	X	Presente
	Apertura Interna		Rampa		Non presente
	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
	X	Piano terra		Scala	X	Non presente
		Piano rialzato		Rampa		Braille
		Piano terzo		Servo Scala		Sonora
		Su più piani		Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
		Piano Terra	Larghezza			
		Piano Primo	Profondità			
			Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
		Presenti	X	Facilmente accessibile
	X	Non Presenti		Percorso Segnalato



E.3.2.	Destinazione: CENTRO MULTIMEDIALE (POLIVALENTE)		E.3.2. Piano terreno / Piano primo
	Struttura: Ingresso principale da Via XXV Aprile 66		
	Descrizione percorso ingresso: Ingresso principale da Via XXV Aprile 66		
	Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote	Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde
X	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE

Descrizione percorso esterno

Da Via Martiri della Libertà si sale la scala pedonale con apertura verso l'interno (aperto in orario ufficio) > si passa una seconda apertura di porte scorrevoli e si entra in piano all'ingresso del Comune

Pavimentazione

Dislivelli sul percorso

Ostacoli

X	Continua non sdruciolevole		Dislivelli inferiori a cm 2,5	X	Presenti
	Sconnessa		Dislivelli raccordati	X	Non presenti
X	Mancante		Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso

Tipologia parcheggio

Collegamento parcheggio/percorso

	Su marciapiede		Posto privato	X	Complanare
X	A raso		Convenzionato	X	Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso

Superamento ingresso

Altezza citofono/campanello

X	Apertura Esterna		Gradino		Presente
	Apertura Interna		Rampa		Non presente
	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
		Piano terra	X	Scala	X	Non presente
		Piano rialzato		Rampa		Braille
		Piano terzo		Servo Scala		Sonora
	X	Su più piani	X	Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
	X	Piano Terra	Larghezza			
	X	Piano Primo	Profondità			
			Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
	X	Presenti	X	Facilmente accessibile
		Non Presenti		Percorso Segnalato



E.4.	Destinazione: SCUOLA MEDIA STATALE "DALLA CHIESA"		E.4. Piano terreno / Piano primo
	Struttura: Ingresso da Via Speranza 40		
	Descrizione percorso ingresso: VIA SPERANZA - VIA CANONICO BARTOLOMEO ELIA		
Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote		Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde
X	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE

Descrizione percorso esterno

Da Via Speranza > si supera area cancello aperta in orari scolastici > si prende la rampa di collegamento del dislivello > si arriva sul piazzale ingresso scuola aprendo porta verso esterno

Pavimentazione

Dislivelli sul percorso

Ostacoli

X	Continua non sdruciolevole	X	Dislivelli inferiori a cm 2,5		Presenti
	Sconnessa		Dislivelli raccordati	X	Non presenti
	Mancante		Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso

Tipologia parcheggio

Collegamento parcheggio/percorso

	Su marciapiede	X	Posto privato		Complanare
X	A raso		Convenzionato	X	Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso

Superamento ingresso

Altezza citofono/campanello

X	Apertura Esterna		Gradino	X	Presente
	Apertura Interna	X	Rampa	X	Non presente
	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
		Piano terra	X	Scala	X	Non presente
		Piano rialzato		Rampa		Braille
		Piano terzo		Servo Scala		Sonora
	X	Su più piani	X	Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
	X	Piano Terra	Larghezza			
	X	Piano Primo	Profondità			
			Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
		Presenti	X	Facilmente accessibile
	X	Non Presenti		Percorso Segnalato

Riferimenti Fotografici			

E.5.	Destinazione: SCUOLA MATERNA GALANTE GARRONE		E.5. Piano terreno / Piano primo
	Struttura: Ingresso da Via Del Porto		
	Descrizione percorso ingresso: VIA DEL PORTO 12		
Giudizio sintetico accessibilità per persone su sedie a ruote		Giudizio sintetico di accessibilità per persone cieche	Giudizio sintetico di accessibilità per persone sorde
X	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	ACCESSIBILE

Descrizione percorso esterno

Da piazza Orsara di Puglia > Suonare citofono > Apertura con maniglia verso l'esterno

Pavimentazione

Dislivelli sul percorso

Ostacoli

X	Continua non sdruciolevole	X	Dislivelli inferiori a cm 2,5		Presenti
X	Sconnessa	X	Dislivelli raccordati	X	Non presenti
	Mancante		Dislivelli non raccordati		

Tipologia percorso

Tipologia parcheggio

Collegamento parcheggio/percorso

X	Su marciapiede		Posto privato	X	Complanare
X	A raso		Convenzionato		Raccordato
	Senza marciapiede	X	Parcheggio pubblico		Non Raccordato

Caratteristica ingresso

Superamento ingresso

Altezza citofono/campanello

X	Apertura Esterna		Gradino	X	Presente
	Apertura Interna		Rampa		Non presente
	Con bussola		Servo Scala		Altezza

Spazio Interno	Localizzazione funzione		Collegamenti interni		Segnaletica per non vedenti	
		Piano terra	X	Scala	X	Non presente
		Piano rialzato		Rampa		Braille
		Piano terzo		Servo Scala		Sonora
	X	Su più piani		Ascensore		Braille e Sonora
	Localizzazione Ascensore		Dimensioni Ascensore		Larghezza minimi passaggi	
		Piano Terra	Larghezza			
		Piano Primo	Profondità			
			Portata			

Bagni	Presenza di ausili		Accessibilità	
		Presenti	X	Facilmente accessibile
	X	Non Presenti		Percorso Segnalato



P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

TAV.2.b – Segnalazioni pervenute in sede partecipata

Scala 1:5000

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

Edifici Rilevanti

 Edifici oggetto di schedatura di dettaglio

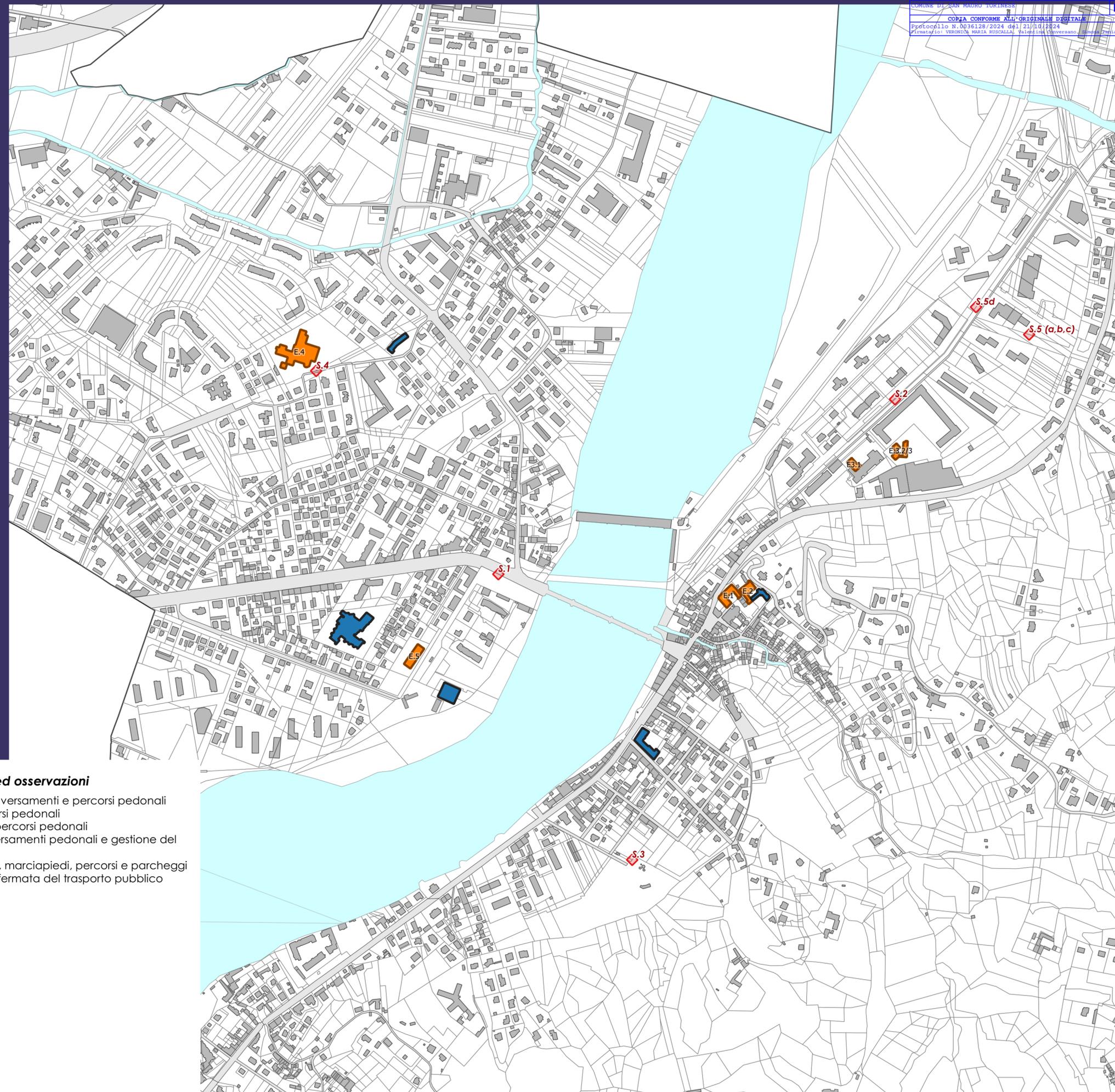
 Altri edifici pubblici

Elementi e punti rilevanti nella fruizione pubblica

-  Accessi ad Edifici Pubblici
-  Attraversamento Pedonale
-  Fermate Trasporto Pubblico
-  Parcheggi Disabili

Segnalazioni ed osservazioni

-  S.1 - Piazza Mochino, attraversamenti e percorsi pedonali
- S.2 - Via XXV Aprile, percorsi pedonali
- S.3 - Cimitero, accesso e percorsi pedonali
- S.4 - Via Speranza, attraversamenti pedonali e gestione del traffico
- S.5a,b,c - Via Costituzione, marciapiedi, percorsi e parcheggi
- S.5d - Costituzione Ovest, fermata del trasporto pubblico



P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

TAV.1 - Planimetria generale
Scala 1.5000

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

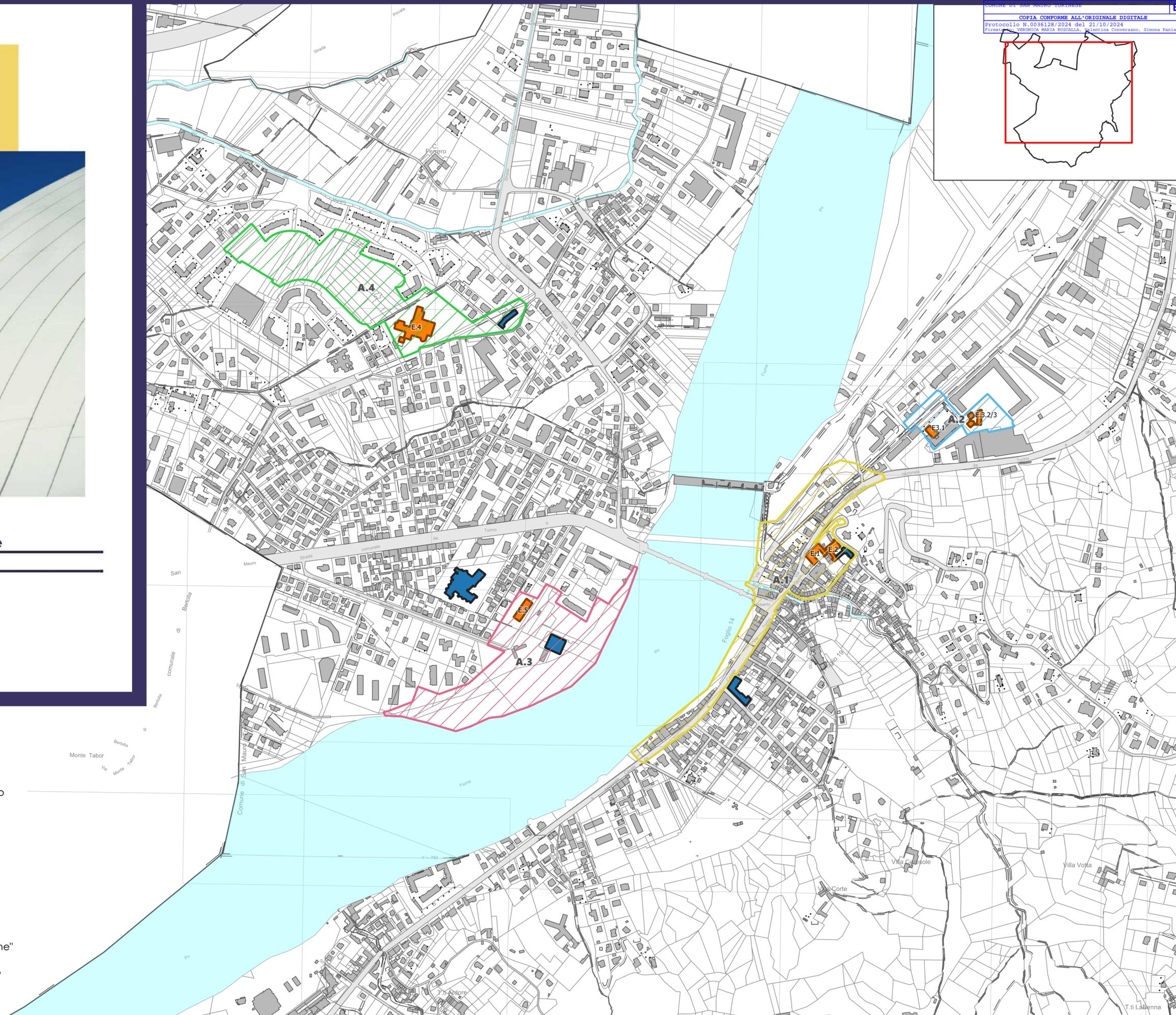
Edifici Rilevanti

- Edifici oggetto di schedatura di dettaglio
- E.1 - Palazzo Municipale (Via Martiri della Libertà 150)
- E.2 - Palazzo Municipale (Edifici secondari)
- E.3.1 - Comando Polizia Municipale
- E.3.2/3/4 - Centro Polivalente, Biblioteca "G.Bocca" e Parco
- E.4 - Scuola Media "C.A.Dalla Chiesa"
- E.5 - Scuola Materna "Galante Garrone"

Altri edifici pubblici

Ambiti di Analisi

- A.1 - Centro Storico
- A.2 - Piazza "Orsara di Puglia", Biblioteca "G.Bocca"
- A.3 - Piazza "A.Gramsci" e Scuola Materna "Galante Garrone"
- A.4 - Parco "Pragrandia" e Scuola Media "C.A.Dalla Chiesa"



P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

TAV.2.a - Planimetrie Ambiti

Scala 1:2.000

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

Ambiti di Analisi

-  A.1
Centro Storico
-  A.2
Piazza "Orsara di Puglia", Biblioteca "G.Bocca"
-  A.3
Piazza "A.Gramsci" e Scuola Materna "Galante Garrone"
-  A.4
Parco "Pragrandà" e Scuola Media "C.A.Dalla Chiesa"

Edifici Rilevanti

-  Edifici oggetto di schedatura di dettaglio
-  Altri edifici pubblici

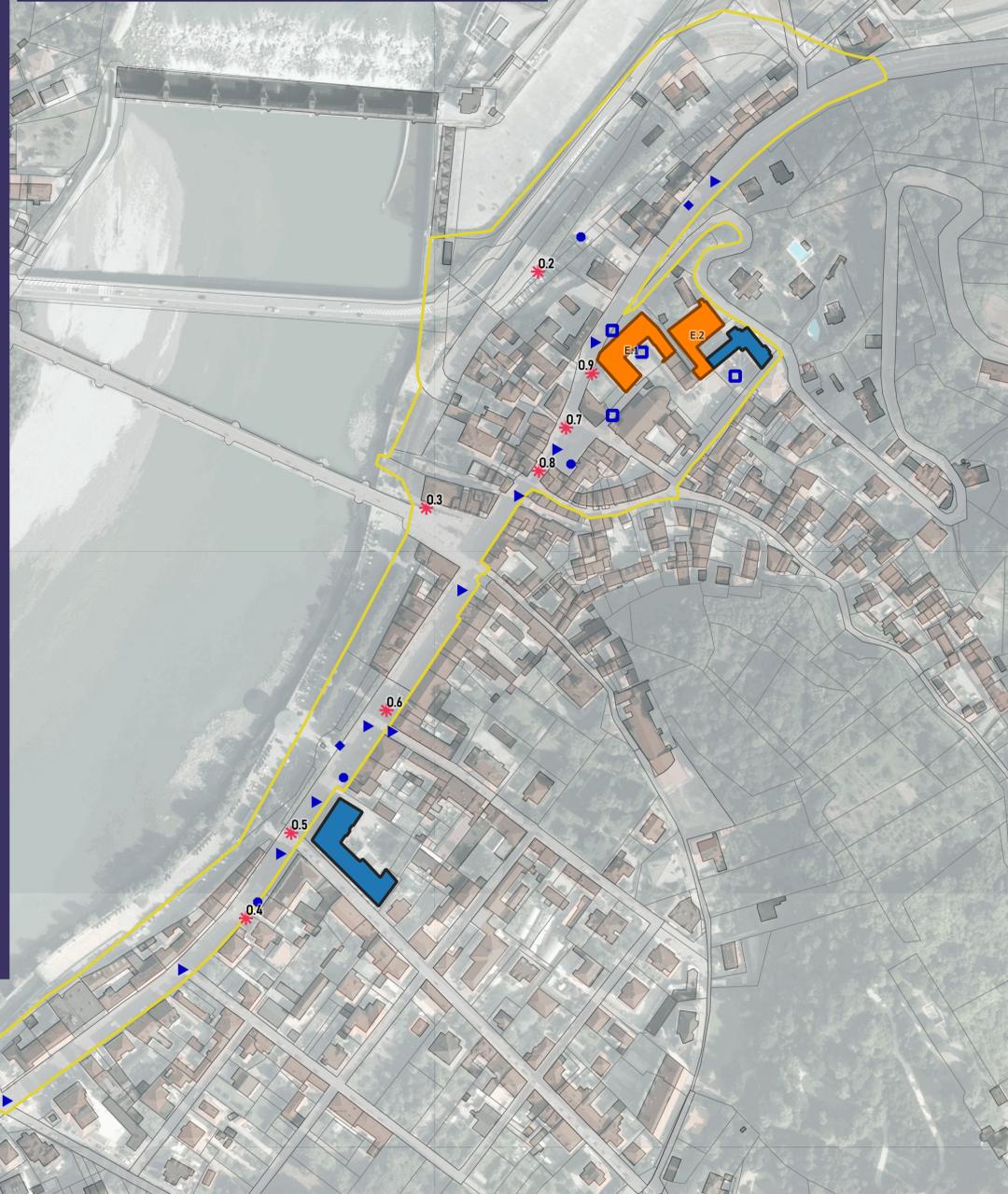
Elementi e punti rilevanti nella fruizione pubblica

-  Accessi ad Edifici Pubblici
-  Attraversamento Pedonale
-  Fermate Trasporto Pubblico
-  Parcheggi Disabili

Ostacoli

-  O.1 Marciapiedi Piazza Orsara di Puglia
- O.2 Marciapiedi Via XXV Aprile
- O.3 Interferenze fruibili pedoni/veicoli Via XXV Aprile
- O.4 Ostacolo Via Martiri della Libertà
- O.5 Attraversamenti pedonali Piazza Europa
- O.6 Segnaletica Piazza Europa/Via Martiri della Libertà
- O.7 Attraversamenti pedonali Via Martiri della Libertà
- O.8 Marciapiedi/percorsi pedonali Via Martiri della Libertà
- O.9 Segnaletica di percorsi Palazzo Comunale
- O.10 Percorsi pedonali Piazza Gramsci
- O.11 Attraversamenti pedonali P.za Gramsci/Via del porto
- O.12 Marciapiedi/percorsi pedonali Via Speranza
- O.13 Accesso Scuola Dalla Chiesa
- O.14 Interferenze fruibili pedonali Via Speranza

Ambito A.1 - Centro Storico



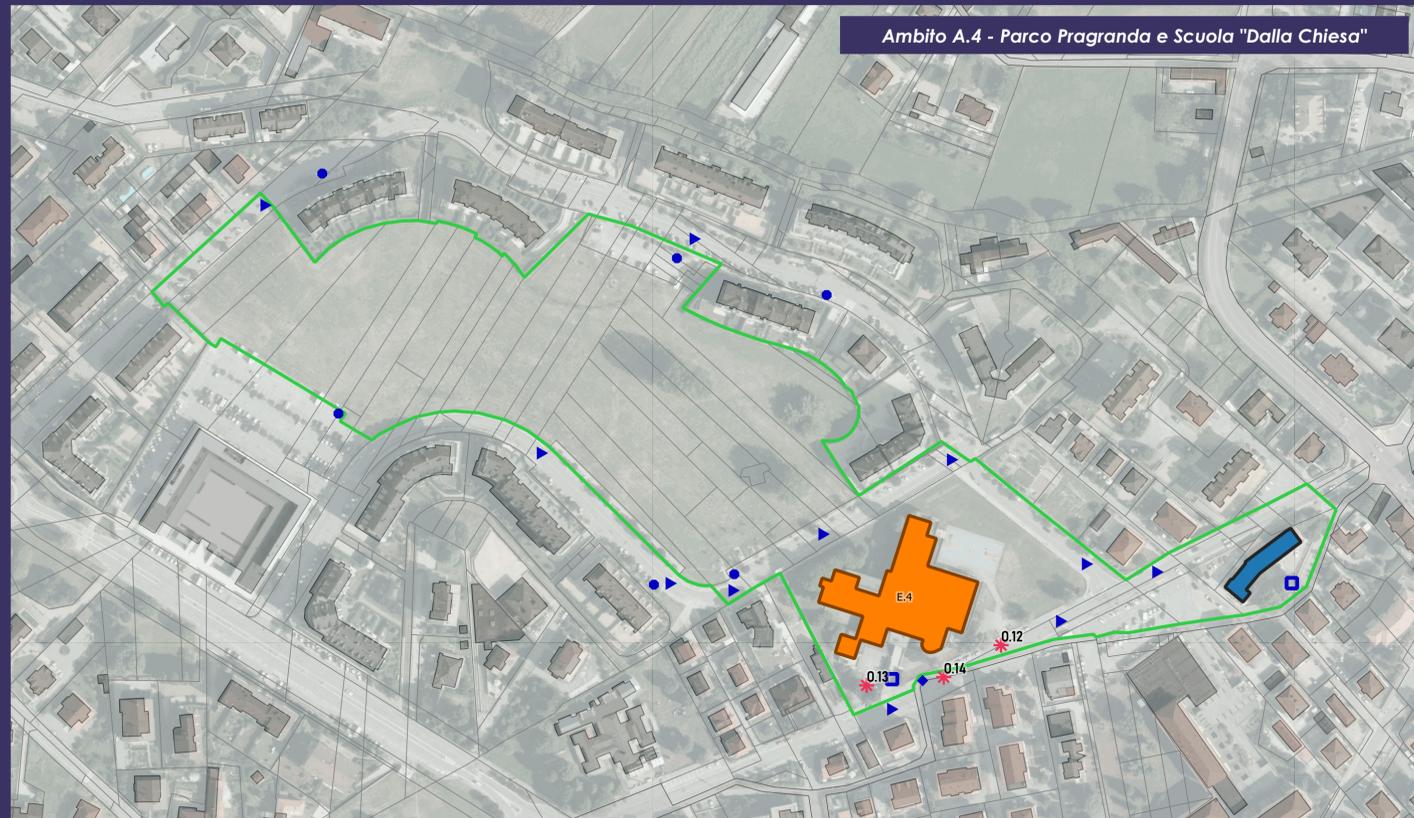
Ambito A.2 - Piazza Orsara di Puglia



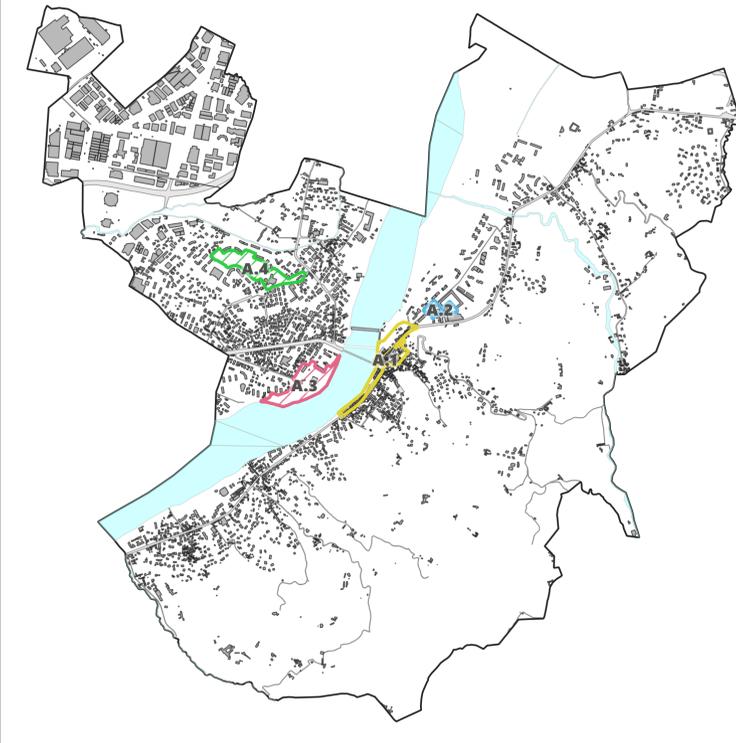
Ambito A.3 - Piazza Gramsci e Scuola "Galante Garrone"



Ambito A.4 - Parco Pragrandà e Scuola "Dalla Chiesa"



Planimetria complessiva comunale con indicazioni ambiti
Scala 1:25.000



P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

Relazione Illustrativa

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

INTRODUZIONE

Per garantire l'accessibilità degli spazi urbani e degli edifici pubblici alle persone con capacità motorie e sensoriali ridotte, i comuni sono obbligati a sviluppare il Piano di Intervento per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA). Questo piano deve essere basato su un censimento accurato dell'accessibilità reale delle strutture e degli spazi pubblici presenti sul territorio comunale.

Prima di esaminare il contenuto del Piano, è importante riflettere sul concetto di "disabilità". Questo termine non si riferisce solo a chi ha problemi di mobilità, ma include tutte le persone che si trovano in situazioni di svantaggio. Tra queste rientrano non solo i disabili temporanei, le vittime di incidenti, le donne in gravidanza e gli anziani, ma anche chi utilizza passeggini o carrozzine per bambini e ha difficoltà a percorrere lunghi tragitti senza soste.

L'accessibilità ambientale, promuovendo le libertà individuali, dovrebbe essere considerata una risorsa per la comunità e un'opportunità economica. Una città non accessibile non solo è ingiusta, poiché impedisce a molte persone di realizzare le proprie aspirazioni, generando frustrazione e isolamento, ma è anche inefficiente. Tale inefficienza si manifesta nella perdita di tempo prezioso, nella compromissione della coesione sociale e nell'ostacolo al contributo personale degli abitanti alla crescita della comunità. Inoltre, una città inospitale è particolarmente dannosa per un Paese con una forte vocazione turistica come il nostro, che dovrebbe prestare maggiore attenzione a questi aspetti.

Il quadro normativo italiano sulle barriere architettoniche è complesso e composto da vari provvedimenti succedutisi nel tempo. Questo insieme di norme potrebbe beneficiare di un coordinamento e una semplificazione attraverso una revisione e un aggiornamento delle leggi esistenti.

Per gli enti pubblici, nella progettazione di spazi ed edifici, è necessario fare riferimento a due distinti filoni normativi. Da un lato, vi è il settore pubblico regolamentato dal D.P.R. 503/1996, che stabilisce le norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici. Dall'altro, vi è il settore privato, disciplinato dal D.M. 236/1989, che prescrive le specifiche tecniche necessarie per garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata.

La Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità impegna tutti i Paesi firmatari a "intraprendere o promuovere la ricerca e lo sviluppo di beni, servizi, apparecchiature e attrezzature progettati universalmente" e sollecita a "incoraggiare la progettazione universale nell'elaborazione di norme e linee guida".

Il legislatore, con le normative (D.M. 236/89 e D.P.R. 503/96 e successive modifiche), ha ampliato il concetto di barriere architettoniche, estendendolo non solo alle categorie svantaggiate, ma a tutte le persone, considerando le situazioni ambientali che possono

influire sull'intera popolazione. Tra le normative di riferimento, spicca la legge 104/1992, la legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone con disabilità, il cui articolo 24 prevede l'eliminazione o il superamento delle barriere architettoniche. Altre normative rilevanti includono i Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) previsti dall'articolo 32, comma 21, della legge 41/1986 e il DPR 380/2001.

RELAZIONE ESPOSITIVA

Il piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche

I P.E.B.A., ovvero i Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, come previsto dall'art. 32 della legge 41/86 e dall'art. 24 comma 9 della legge 104/92, sono strumenti fondamentali per la conoscenza e la mappatura delle situazioni di impedimento, rischio o ostacolo presenti sul territorio. Questi piani mirano a migliorare la fruizione di edifici e spazi, specialmente per le persone con disabilità motorie, visive o uditive.

L'accessibilità richiede la cooperazione tra tutti i soggetti coinvolti nei processi di trasformazione degli ambienti urbani: politici, personale delle amministrazioni pubbliche, progettisti, costruttori e abitanti. Inoltre, richiede politiche coerenti su diverse scale spaziali e temporali, guidate da strumenti adeguati per la programmazione degli interventi.

I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche cercano di andare oltre l'approccio puramente tecnico-analitico, che spesso propone soluzioni univoche dettate dalla normativa per problemi specifici (barriere architettoniche).

La città di San Mauro Torinese ha intrapreso, negli anni, un percorso di adeguamento delle strutture pubbliche, portando gran parte degli edifici comunali a conformarsi alle norme di accessibilità. Per quanto riguarda la viabilità, nel 2002 è stato approvato un progetto specifico per i "Lavori di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche", che ha visto la creazione di rampe nei percorsi pedonali del centro abitato. Negli anni successivi, sono stati realizzati numerosi interventi per l'adeguamento dei marciapiedi.

È inoltre importante segnalare che San Mauro Torinese punta a essere una città inclusiva e accessibile, prendendo esempio da altre città premiate per il loro impegno nel turismo accessibile, contribuendo così a migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini e dei visitatori.

Linee di Intervento

Le seguenti linee di intervento possono essere individuate per l'implementazione del PEBA a San Mauro Torinese:

- FASE 1: Raccolta del materiale di riferimento necessario per pianificare le azioni volte all'eliminazione delle barriere architettoniche. L'obiettivo di questa fase è raccogliere informazioni generali sugli spazi edilizi e urbani della città.
- FASE 2: Rilievo delle strutture e monitoraggio dei fabbricati e dei percorsi per individuare i problemi di accessibilità. Questo processo mira a evidenziare le potenzialità di miglioramento della qualità degli spazi edilizi e urbani, mediante una "mappatura" della città. Questa mappatura include il censimento delle barriere architettoniche presenti in vari spazi urbani, come edifici amministrativi, impianti sportivi, scuole, strade, fermate degli autobus, stazioni, ascensori, ecc.
- FASE 3: Verifica e integrazione dei dati raccolti dall'Ufficio Tecnico con le informazioni fornite dai cittadini e dalle associazioni attive nel settore. L'obiettivo è sensibilizzare e coinvolgere l'intera comunità, creando strumenti specifici per la segnalazione delle criticità e nominando una Commissione di valutazione dedicata.
- FASE 4: Valutazione dei dati raccolti, trasmessi e comunicati, riassunti in categorie diverse in base alla tipologia di criticità da eliminare, all'utenza coinvolta e alle priorità oggettive determinate dallo stato attuale dei luoghi e dalla loro importanza urbana. Inoltre, si procederà alla stima dei costi necessari per l'attuazione delle opere risolutive.
- FASE 5: Progettazione, programmazione e realizzazione degli interventi previsti, con conseguente aggiornamento della "mappatura" dell'intera città, includendo le modifiche apportate all'accessibilità.

Il D.M. 236/89 (decreto attuativo) approfondisce la parte tecnica e identifica tre diversi livelli dello spazio costruito:

1. **Accessibilità:** Questa si riferisce alla possibilità per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere un edificio o uno spazio, entrarvi agevolmente e fruire di spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.
2. **Visitabilità:** Si intende come la possibilità per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio

igienico per ogni unità immobiliare. Gli spazi di relazione comprendono le aree di soggiorno delle abitazioni e gli spazi nei luoghi di lavoro, di servizio e di incontro, dove il cittadino interagisce con la funzione svolta.

3. **Adattabilità:** Questa è la capacità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi contenuti, al fine di renderlo completamente e agevolmente fruibile anche da persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Accessibilità urbana si riferisce all'insieme delle caratteristiche dimensionali, distributive e organizzative dello spazio costruito, che consentono una fruizione agevole e sicura dei luoghi e delle attrezzature della città anche alle persone con difficoltà di movimento.

Visitabilità implica la possibilità, per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico. Gli spazi di relazione sono tutte quelle zone della città destinate a servizi e incontri, dove il cittadino interagisce con le funzioni svolte in tali luoghi.

Adattabilità è la capacità di modificare lo spazio costruito nel tempo a costi limitati, in modo da renderlo completamente e facilmente fruibile anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Conoscere

La prima azione da intraprendere è la definizione di un quadro conoscitivo esaustivo. Per raggiungere questo obiettivo, è essenziale acquisire e gestire una vasta gamma di informazioni. Alcune di queste informazioni derivano dall'analisi delle esigenze e delle aspettative degli utenti, creando un quadro esigenziale; altre provengono dall'analisi dettagliata dei luoghi, ovvero il rilievo.

Conoscere e ordinare le informazioni secondo criteri di priorità basati sugli utenti, in particolare quelli con bisogni speciali, è fondamentale. Questo approccio permette di ridurre al minimo le possibilità di errori e interpretazioni errate e di responsabilizzare tutti i soggetti coinvolti nel processo decisionale attraverso il loro contributo di idee.

Prima di procedere con il rilievo dello stato di fatto, è necessario svolgere alcune attività preliminari. In primo luogo, occorre acquisire una base cartografica aggiornata e personalizzata, predisposta specificamente per il rilievo delle criticità ambientali. Su questa base cartografica, è importante individuare e localizzare gli edifici e gli spazi pubblici o di uso pubblico presenti nel territorio comunale.

Successivamente, per gli immobili in cui il Comune eroga i propri servizi (sia di proprietà comunale che in disponibilità dell'Amministrazione Comunale con titoli diversi dalla proprietà), è necessario acquisire le cartografie e formulare un giudizio sintetico sull'idoneità all'adeguamento di ciascuna struttura considerata.

Sugli immobili che saranno oggetto di rilievo e su tutti gli spazi pubblici, si attuerà una fase di pre-rilievo. Questo ha lo scopo di individuare, nei diversi casi, il metodo di rilievo più adatto, sia esso un rilievo analitico o un rilievo semplificato.

L'attività di rilievo può essere svolta a vari livelli di approfondimento. Quanto più il quadro di riferimento sarà ricco, articolato ed esigente, tanto più sarà possibile far emergere le criticità ambientali. Queste criticità si manifestano sia sotto forma di barriere architettoniche e urbanistiche (nel senso più ampio del termine) presenti, sia come indicatori di qualità assenti.

Le barriere architettoniche e urbanistiche, che riguardano gli elementi funzionali esistenti, sono in parte affrontate dalla normativa che spesso include modalità per superarle. Al contrario, gli indicatori di qualità si concentrano sulla previsione di nuove opportunità spaziali, funzionali e semantiche per gli utenti, non sempre obbligatorie per legge ma considerate utili per migliorare la raggiungibilità, la praticabilità, la sicurezza, il comfort e la comunicatività dell'habitat.

Questo approccio è necessario poiché un ambiente formalmente "a norma", cioè privo delle barriere architettoniche prescritte dalla normativa, non sempre garantisce un'accessibilità effettiva. Il divario tra accessibilità legale ed effettiva deriva dal fatto che l'assenza di barriere architettoniche è una condizione necessaria ma di solito non sufficiente per assicurare l'accessibilità. Infatti, l'accessibilità si ottiene non solo attraverso l'eliminazione o la sostituzione delle barriere architettoniche, ma anche aggiungendo facilitazioni che mancano nell'ambiente considerato.

Per esempio, un giardino pubblico privo di barriere architettoniche ma senza sedute confortevoli, aree d'ombra, fontanelle d'acqua, segnaletica comprensibile a tutti, giochi adatti anche ai bambini disabili e illuminazione adeguata, non può essere considerato realisticamente "accessibile".

Per gestire i dati in modo flessibile e dinamico e per assicurare la loro aggiornabilità, è essenziale utilizzare un sistema informatizzato come un database. Questo permette di collegare e aggregare diverse tipologie di informazioni, facilitandone la consultazione.

Il P.E.B.A. ha come obiettivo principale quello di identificare e rendere note le criticità presenti sul territorio, consentendo così la pianificazione concreta delle azioni di progettazione mirate a migliorare la qualità dei servizi e rendere la città più accessibile per tutti i suoi abitanti.

Programmare

Una volta completato il quadro conoscitivo, si avvia il processo di programmazione finalizzato a pianificare e prefigurare gli interventi di adeguamento e riqualificazione ambientale. La prima fase cruciale consiste nella redazione di un elenco dettagliato degli interventi necessari, che possono interessare sia beni immobili (sia confinati che all'aperto) che servizi pubblici.

Gli interventi possono essere distinti in due tipologie principali: interventi puntuali, mirati a risolvere specifici problemi localizzati, e interventi più estesi che coinvolgono una serie coordinata di opere. Ogni intervento nell'elenco sarà accuratamente descritto, specificando la tipologia di opera da realizzare e fornendo una dettagliata analisi degli elementi funzionali, tecnici e ambientali rilevanti. Questo approfondimento è fondamentale per guidare la fase successiva di progettazione.

Le linee guida progettuali, integrate da schemi e elaborati grafici dettagliati, sono essenziali per mitigare il rischio di incongruenze e per ottimizzare l'uso delle risorse disponibili. Questo aspetto è particolarmente critico quando si gestiscono interventi di diversa natura, come manutenzioni ordinarie e straordinarie, interventi di emergenza e aggiornamenti non previsti dal piano originario.

Durante la fase di programmazione, saranno utilizzate valutazioni comparative multicriteriali per valutare e selezionare le migliori alternative tra i vari interventi concorrenti. Basandosi su criteri definiti con i portatori di interesse, inclusi principi di continuità e di completezza degli obiettivi, si stabiliranno le priorità degli interventi in base all'urgenza e all'importanza. Le decisioni sulle priorità di intervento terranno conto delle disponibilità finanziarie, consentendo di determinare quali interventi potranno essere inclusi nel programma triennale. Per le opere previste nel triennio, si procederà con l'elaborazione di progetti di adeguamento e riqualificazione con un livello di dettaglio adeguato alla complessità e all'ampiezza dell'intervento: progetti preliminari per interventi complessi e strategici, progetti definitivi o esecutivi per interventi più specifici e standardizzati.

Tali progetti, con i relativi costi di realizzazione, saranno inseriti nell'elenco annuale.

Successivamente, verranno sviluppati i necessari approfondimenti tecnici (progetto definitivo e/o progetto esecutivo) e avviato l'iter per l'attuazione degli interventi.

Progettare

Il progetto, coerentemente con l'approccio di identificazione delle criticità ambientali, non si limita a conformarsi alle normative vigenti, ma mira a una riconfigurazione funzionale più ampia dell'habitat. L'efficacia del progetto, cioè la sua capacità di massimizzare l'accessibilità per una vasta gamma di utenti, dipende significativamente da fattori intrinseci

del manufatto come la sua accessibilità e la sua capacità strutturale di sostenere gli interventi necessari di adeguamento e riqualificazione, nonché dalle risorse finanziarie disponibili e dalla qualità del progetto stesso.

È importante riconoscere che l'obiettivo di piena accessibilità per tutti rappresenta un ideale, ma può essere raggiunto con strategie di design più o meno efficaci per soddisfare le esigenze individuali degli utenti. Ad esempio, nel caso del superamento di dislivelli all'interno di un edificio tramite un dispositivo di sollevamento meccanico, il servoscala potrebbe rappresentare la soluzione più semplice da implementare, ma anche la meno sicura, confortevole e gradita dalle persone su sedia a ruote. In questo scenario specifico, il servoscala può garantire un livello di accessibilità inferiore rispetto ad altre opzioni possibili, come ascensori o piattaforme elevatrici.

Le strategie di design più avanzate si manifestano attraverso progetti attenti che integrano in modo armonioso, funzionale, estetico e simbolico le esigenze anche particolari dei diversi utenti con le necessità di utilizzo e conservazione del manufatto. È fondamentale coinvolgere direttamente i portatori d'interesse per acquisire una comprensione approfondita delle loro esigenze specifiche.

A volte, la soluzione tecnica specialistica potrebbe essere concepita o presentata in modo creativo per distanziarla semanticamente dalle ragioni iniziali che hanno motivato il suo sviluppo - ovvero il superamento delle barriere architettoniche - e dagli utenti destinatari principali, le persone disabili (approccio "mimetico").

In altre circostanze, il contesto di intervento o specifiche esigenze potrebbero guidare il progettista a integrare il manufatto con aggiunte permanenti o temporanee (reversibili o amovibili), costituite da parti o dispositivi, per rispondere a necessità specifiche (approccio "protesico")

DISABILITA' MOTORIA

1. Marciapiedi (rif: articoli 5 e 6, D.P.R. 503/96)

- **Altezza dei dislivelli:** Salvo eccezioni giustificate e limitate, il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili adiacenti non deve superare i 15 cm.
- **Larghezza dei marciapiedi:** I marciapiedi realizzati nei nuovi interventi di urbanizzazione devono essere sufficientemente larghi per consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.
- **Illuminazione degli attraversamenti pedonali:** Negli attraversamenti pedonali situati in strade ad alto volume di traffico, è obbligatoria l'illuminazione durante le ore notturne.
- **Segnalazione del fondo stradale:** Il fondo stradale vicino agli attraversamenti pedonali potrà essere differenziato mediante l'uso di rugosità sul manto stradale, al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.
- **Accessibilità delle piattaforme salvagente:** Le piattaforme salvagente devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote, preferibilmente con un percorso di attraversamento pedonale complanare alla sede stradale.

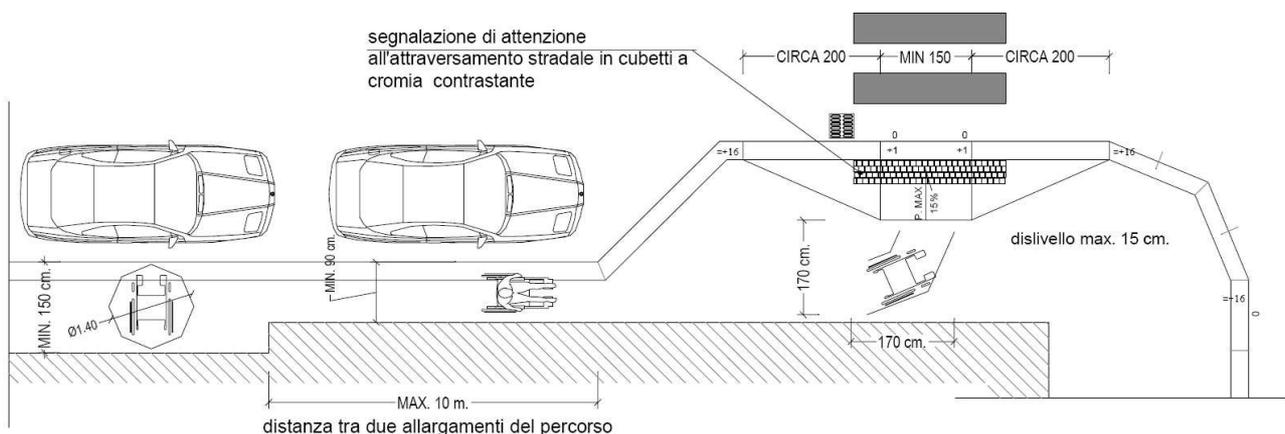
Queste disposizioni mirano a garantire la sicurezza e l'accessibilità delle infrastrutture stradali per tutti i cittadini, inclusi quelli con mobilità ridotta.

2. Percorsi (rif. articolo 4, comma 2.1, D.M. 236/89)

- **Accessibilità degli spazi pubblici:** Negli spazi pubblici deve essere garantito almeno un percorso preferibilmente in piano che consenta la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie, assicurando loro piena accessibilità a tutti i punti dello spazio pubblico. Questo include gli accessi agli edifici, gli attraversamenti stradali, le fermate dei mezzi pubblici e i parcheggi, salvo eccezioni limitate al 2% dei casi.
- **Caratteristiche del percorso:** I percorsi devono avere un andamento semplice e regolare lungo le principali direttrici di accesso, senza strozzature, arredi o ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o possano causare infortuni.
- **Larghezza dei percorsi:** La larghezza dei percorsi deve consentire la mobilità delle persone e, a intervalli non eccessivamente distanti, deve permettere l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.

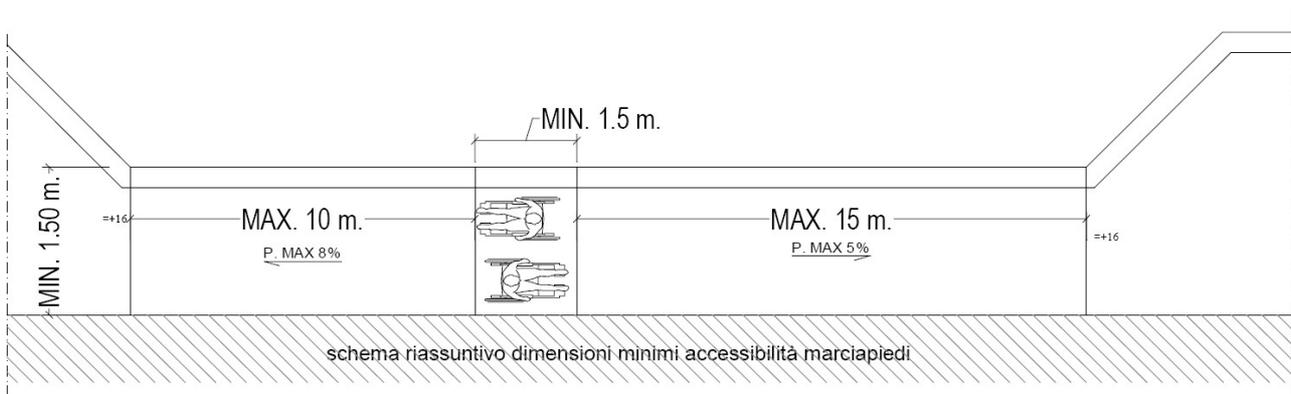
- **Ciglio adiacente a zone non pavimentate:** Dove un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio realizzato con materiale che assicuri una percezione visiva e acustica immediata se percusso con un bastone.
- **Variazioni di livello:** Le variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze o superate mediante rampe, con o senza gradini, e devono essere evidenziate con variazioni cromatiche.
- **Segnalazione delle intersezioni:** Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate, anche per i disabili visivi.
- **Dimensioni minime del percorso:** Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm. Ogni 10 metri di sviluppo lineare del percorso, devono essere previsti allargamenti in piano per consentire l'inversione di marcia da parte di persone su sedia a ruote.

Queste disposizioni mirano a garantire che gli spazi pubblici siano accessibili e utilizzabili in modo sicuro e autonomo da parte di tutte le persone, inclusi coloro con mobilità ridotta.



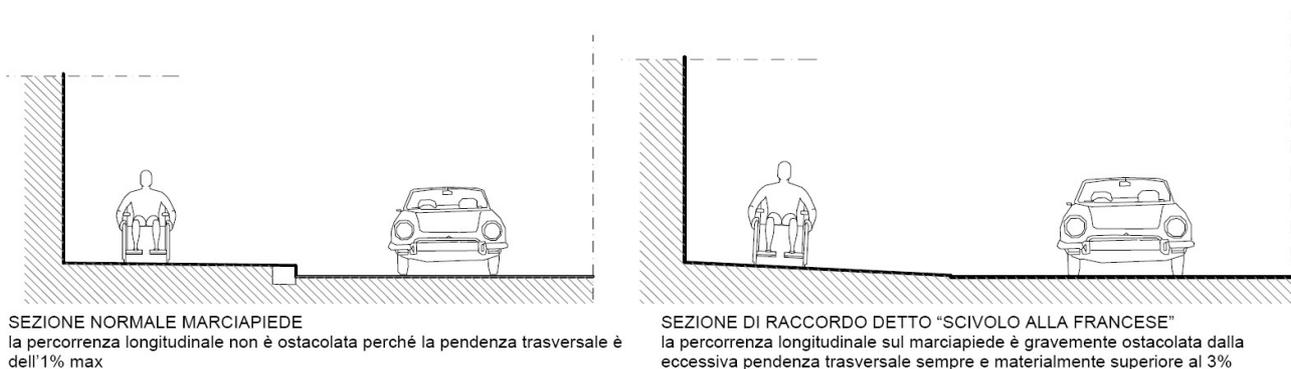
- **Cambi di direzione in piano:** Ogni cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano. Se è necessario effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 1,70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno (o, dove impossibile, per almeno 1,40 m), deve essere pianeggiante e priva di qualsiasi interruzione.
- **Ciglio sopraelevato:** Se è necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm rispetto al calpestio del percorso. Deve essere realizzato con un materiale e un colore che lo distinguano chiaramente dalla pavimentazione del percorso, evitando spigoli vivi. Il ciglio deve essere interrotto almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.
- **Pendenza longitudinale:** La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%. Qualora ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori.

Queste disposizioni sono cruciali per garantire la sicurezza e l'accessibilità dei percorsi pedonali, consentendo un movimento agevole e sicuro per tutte le persone, inclusi coloro con mobilità ridotta.



- **Ripiani orizzontali di sosta:** Per le pendenze fino al 5%, è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta lungo il percorso pedonale, con una profondità di almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso. Per pendenze superiori, la distanza tra i ripiani deve proporzionalmente ridursi fino a una misura minima di 10 m per una pendenza dell'8%.
- **Pendenza trasversale:** La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1% (come specificato nell'articolo 8.2.1 del D.M. 236/89).

Queste disposizioni sono fondamentali per garantire la sicurezza e l'accessibilità dei percorsi pedonali, fornendo spazi di sosta regolari e limitando le pendenze trasversali per un movimento agevole e sicuro per tutte le persone, inclusi coloro con mobilità ridotta.



La problematica delle pendenze trasversali nei percorsi accessibili per le persone su sedia a rotelle è effettivamente cruciale e richiede una progettazione attenta e sensibile alle esigenze degli utenti con disabilità motorie. Le sedie a rotelle sono progettate con ruote grandi e piccole anteriori che permettono una direzionalità basata sulla spinta differenziata delle ruote grandi.

Quando una sedia a rotelle si trova su un piano inclinato trasversalmente, tende naturalmente a inclinarsi verso la massima pendenza, a meno che non venga applicato un

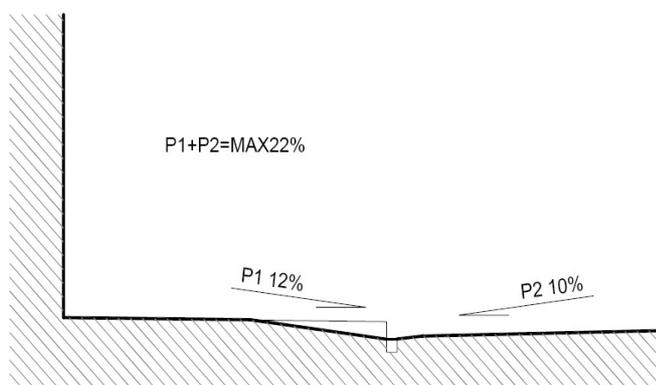
notevole sforzo muscolare per frenare la ruota motrice opposta alla discesa. Questo fenomeno può rendere estremamente difficile e pericolosa la navigazione su pendenze trasversali significative.

Un esempio pratico per comprendere questa sfida è immaginare di manovrare un carrello della spesa, magari pesantemente carico, su una superficie con pendenze laterali non correttamente livellate. La direzionalità e il controllo del carrello diventano ardui e rischiosi, comportando un'esperienza di mobilità estremamente scomoda e insicura per l'utente.

Pertanto, nella progettazione di percorsi pedonali accessibili, è essenziale evitare pendenze trasversali significative e mantenere un piano perfettamente orizzontale per consentire una navigazione sicura e senza ostacoli per tutte le persone, inclusi coloro con disabilità motorie che utilizzano sedie a rotelle.

In un caso simile il carrello va frenato con grande energia di contrasto, secondo una distribuzione accentuatamente asimmetrica dello sforzo, perché altrimenti la nostra spesa se ne va secondo una direzione vettoriale di decisa discesa.

Non sempre è possibile rimanere con assoluto rigore entro l'un per cento trasversale; però questo è un obiettivo da avvicinare il più possibile con qualsiasi artificio perché può davvero generare situazioni di grande scomodità e di pericolo, sia per i disabili in piena autonomia che per quelli accompagnati.



In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Il dislivello massimo ammissibile tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm e l'angolo del piccolo gradino deve essere adeguatamente smussato per facilitarne la salita con le sedie a rotelle.

In realtà è più opportuno, soprattutto nel caso di passaggi pedonali chiaramente definiti, che questo minigradino sia annullato da un raccordo perfettamente realizzato senza soluzione di continuità altimetrica.

Quando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

3. Pavimentazione (rif: articolo 4, comma 2.2, D.M. 236/89)

La pavimentazione lungo il percorso pedonale deve garantire proprietà antisdrucchiolo. Eventuali dislivelli tra i diversi elementi che costituiscono la pavimentazione devono essere limitati al punto da non rappresentare un ostacolo per le persone su sedia a ruote.

I grigliati utilizzati per la ventilazione degli ambienti interrati o per la raccolta delle acque, presenti nelle aree calpestabili, devono essere progettati in modo tale che le maglie non consentano il passaggio di sfere con diametro pari o superiore a 2 cm.

I pavimenti devono essere preferibilmente orizzontali e complanari, e comunque realizzati con materiali che non risultino sdrucchiolevoli. Il coefficiente di attrito dei materiali utilizzati, misurato secondo il metodo British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6-81, deve superare i seguenti valori minimi:

0,40 per superfici asciutte con elemento scivolante in cuoio;

0,40 per superfici bagnate con elemento scivolante in gomma dura standard.

Tali valori non devono essere alterati dall'applicazione di strati di finitura, come prodotti lucidanti o protettivi, che devono essere testati insieme ai materiali stessi prima della verifica.

Le condizioni della pavimentazione, sia essa asciutta o bagnata, devono essere valutate in base al contesto in cui viene posata. Inoltre, lo strato di supporto della pavimentazione deve essere sufficientemente resistente da sostenere nel tempo il peso della pavimentazione e i carichi previsti, garantendo una fissazione stabile e duratura degli elementi.

Le giunzioni tra gli elementi della pavimentazione devono avere larghezze inferiori a 5 mm, essere riempite con materiali resistenti e duraturi, ed eventuali risalti tra gli elementi non devono superare i 2 mm di spessore.

Queste norme, tratte dal D.M. 236/89, sembrano riferirsi principalmente a pavimentazioni per ambienti interni. L'uso di materiali comuni negli spazi pubblici, come asfalti, calcestruzzo o pietra naturale, potrebbe comportare il rischio di non conformarsi pienamente ai requisiti normativi.

L'obiettivo rimane comunque quello di rispettare o avvicinarsi il più possibile ai valori richiesti. È importante che ogni scelta progettuale consideri sempre la creazione di uno spazio accessibile, garantendo una sezione del percorso che risponda alle esigenze delle persone con disabilità, in particolare rispetto ai requisiti di sicurezza e fruibilità.

Infine, laddove siano presenti superfici pedonali ampie e uniformi, senza particolari riferimenti volumetrici o altimetrici, è consigliabile differenziare i percorsi principali attraverso variazioni nei materiali o nei colori, al fine di renderli più facilmente riconoscibili e percorribili.

4. Rampe (rif: articolo 4, comma 1.11, D.M. 236/89)

La pendenza di una rampa deve essere definita in modo tale da permettere a una persona su sedia a ruote di percorrerla senza eccessivo sforzo, considerando anche la lunghezza complessiva della rampa stessa. In caso di rampe particolarmente lunghe, è necessario prevedere ripiani orizzontali di riposo. Le rampe richiedono accorgimenti simili a quelli previsti per le scale.

Non si considera accessibile il superamento di dislivelli superiori a 3,20 metri esclusivamente tramite rampe inclinate in successione. La larghezza minima di una rampa deve essere:

0,90 m per consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote;

1,50 m per permettere l'incrocio di due persone.

Ogni 10 metri di lunghezza, o in presenza di interruzioni come porte, è obbligatorio inserire un ripiano orizzontale con dimensioni minime di 1,50 x 1,50 m, oppure 1,40 m in senso trasversale e 1,70 m in senso longitudinale rispetto al verso di marcia, senza contare l'ingombro dell'apertura delle porte.

Nel caso in cui la rampa sia dotata di un parapetto non pieno, è necessario prevedere un cordolo alto almeno 10 cm lungo il bordo della rampa.

La pendenza delle rampe non deve superare l'8%, sebbene siano ammesse pendenze maggiori in casi di adeguamento, proporzionate alla lunghezza effettiva della rampa.

Anche se queste norme si applicano principalmente all'eliminazione delle barriere architettoniche all'interno degli edifici (come scuole, ospedali, uffici pubblici e privati, abitazioni), è importante richiamarle, poiché anche negli spazi pubblici, specialmente nelle nuove progettazioni, possono essere necessari percorsi alternativi alle scale per superare dislivelli significativi.

5. Arredo urbano (rif: articolo 4, comma 1.4, D.M. 236/89 e articolo 9, D.P.R. 503/96)

La disposizione degli elementi di arredo urbano, sia fissi che mobili, deve essere progettata in modo tale da garantire il passaggio agevole delle persone su sedia a ruote e permettere l'utilizzo di tutte le attrezzature presenti. È preferibile optare per arredi privi di spigoli vivi o parti taglienti, per minimizzare il rischio di infortuni.

I dispositivi segnaletici e le tabelle devono essere collocati in modo che risultino facilmente visibili e leggibili, garantendo una fruibilità ottimale. Inoltre, tali dispositivi, insieme alle strutture di supporto per linee elettriche, telefoniche, impianti di illuminazione pubblica e altre apparecchiature, devono essere installati in modo da non costituire intralcio o pericolo, anche per persone su sedia a ruote.

Per facilitare la riconoscibilità degli elementi di arredo urbano da parte delle persone ipovedenti, è raccomandato creare un contrasto cromatico evidente tra gli oggetti e la pavimentazione circostante.

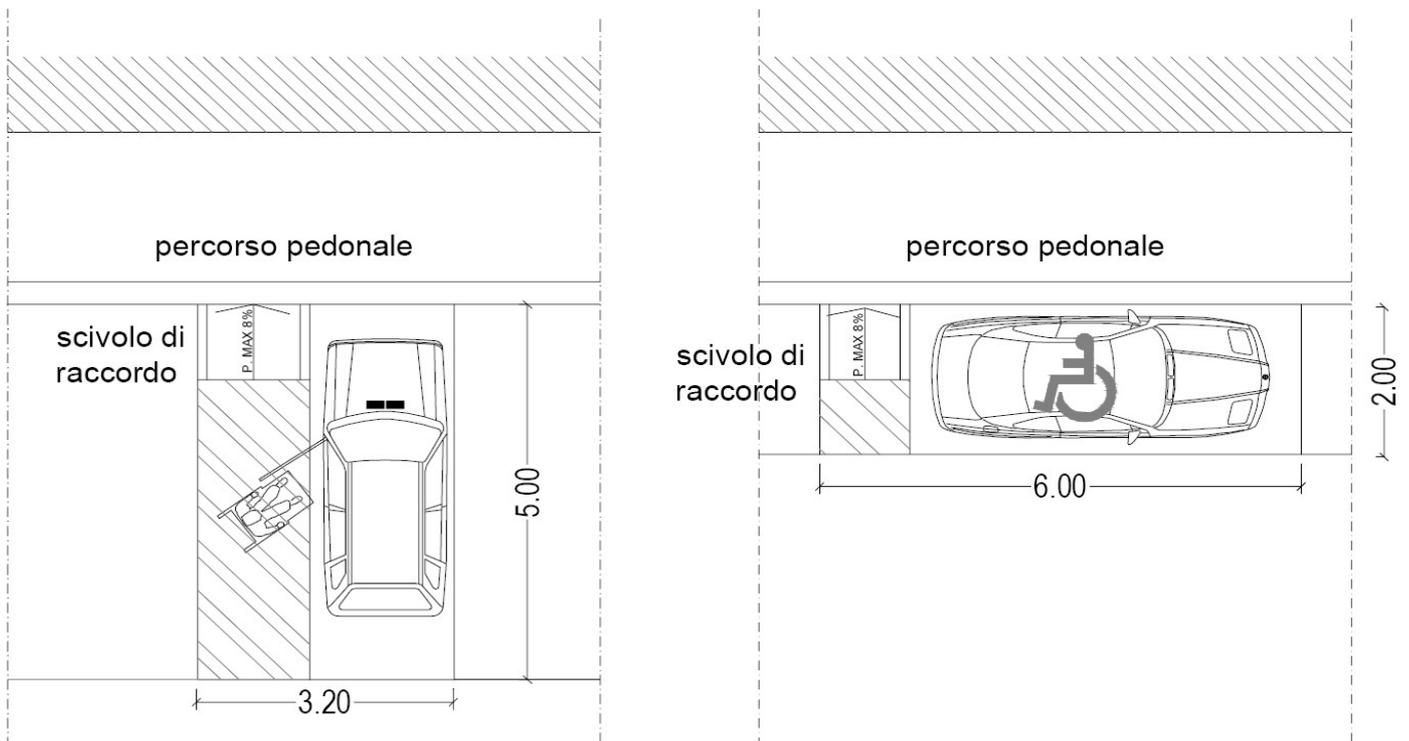
È fondamentale evitare l'ingombro delle aree pedonali principali con arredi che potrebbero ostacolare il passaggio delle sedie a rotelle o rappresentare un rischio per i non vedenti. Gli oggetti di arredo urbano dovrebbero essere collocati preferibilmente in aree più aperte o lungo allineamenti definiti, ad esempio verso la carreggiata, mantenendo comunque una distanza minima di 1,40 m dal filo degli edifici, per evitare che diventino essi stessi un ostacolo significativo.

In presenza di arredi urbani di servizio, come cestini per i rifiuti, cabine telefoniche, parcometri, panchine o fontanelle, è essenziale che tali elementi siano facilmente accessibili e utilizzabili in sicurezza anche dalle persone su sedia a ruote, senza richiedere eccessivi sforzi o esporle a rischi.

6. Parcheggi (rif: articolo 4, comma 2.3, D.M. 236/89 e articoli 10 e 11, D.P.R. 503/96)

Un parcheggio si considera accessibile se è complanare alle aree pedonali o collegato ad esse tramite rampe adeguate. In ogni area di parcheggio è necessario riservare posti auto per persone disabili, nella misura di almeno 1 ogni 50 posti, o frazione di 50. Questi stalli devono avere una larghezza minima di 3,20 metri e devono essere gratuiti per i veicoli a servizio di persone con disabilità.

I posti riservati devono essere chiaramente segnalati e collocati in prossimità dei percorsi pedonali, per garantire un accesso agevole. Questa disposizione, stabilita dal D.M. 236/89, si riferisce ai parcheggi disposti a pettine rispetto al senso di marcia dei veicoli.



Successivamente, il D.P.R. 503/96 ha integrato questa norma prevedendo anche la possibilità di stalli veicolari disposti in linea con il senso di marcia.

Per i posti auto riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da permettere il passaggio di una persona su sedia a rotelle tra i veicoli.

Questo requisito si considera soddisfatto quando la lunghezza del posto auto è di almeno 6 metri, mantenendo la stessa larghezza di un posto auto ordinario.

È importante ricordare che i posti riservati devono essere accessibili: se il parcheggio non è complanare e non è presente uno scivolo nelle vicinanze (sia pedonale che passo carrabile), è necessario realizzare uno scivolo di raccordo adeguato.

Nel caso di parcheggi riservati situati su banchine alberate pavimentate con piastrelloni grigliati drenanti, è fondamentale verificare il tipo di piastrellone utilizzato. L'unica tipologia compatibile con il passaggio di sedie a rotelle è quella con fori quadrati di dimensioni massime pari a 7x7 cm.

In tutti gli altri casi, la pavimentazione della zona riservata ai parcheggi per disabili dovrebbe essere realizzata con materiali come masselli autobloccanti, cubetti di pietra o di calcestruzzo con superfici poco rugose, di piccole dimensioni e giunti perfettamente sigillati. Alcuni grigliati drenanti includono tozzetti apposti per chiudere i fori dove

necessario. In alternativa, esistono masselli drenanti (o filtranti), che però dovrebbero essere valutati con attenzione: potrebbero infatti risultare inefficaci a lungo termine a causa dell'intasamento degli interstizi provocato dalle polveri urbane, riducendo la capacità di drenare le acque piovane in assenza di una pulizia adeguata.

In aree di parcheggio di grandi dimensioni, pur essendo possibile utilizzare elementi drenanti negli stalli, con le dovute precauzioni, è consigliabile evitare di impiegare questi materiali per tutta l'area pavimentata. È preferibile prevedere percorsi pavimentati idonei che consentano un agevole spostamento in sedia a rotelle dagli stalli, specialmente quelli riservati ai disabili, fino alle uscite pedonali del parcheggio.

7. Attraversamenti pedonali

Uno dei punti più critici per la mobilità urbana delle persone con disabilità è rappresentato dagli attraversamenti stradali. Oltre alle soluzioni già discusse per garantire il corretto raccordo altimetrico dei percorsi pedonali, è utile menzionare l'installazione di penisole che interrompono la continuità del marciapiede, sostituendosi alle aree solitamente destinate alla sosta veicolare. Queste strutture non solo scoraggiano la sosta abusiva, ma offrono anche maggiore visibilità al pedone che deve attraversare la strada.

L'impiego delle penisole è consigliato non solo nelle aree di incrocio, ma anche in corrispondenza di attraversamenti pedonali situati a metà isolato. L'allontanamento dei veicoli in sosta dal punto di attraversamento e l'avanzamento del marciapiede fino al bordo della carreggiata, laddove possibile, rappresentano un importante miglioramento in termini di sicurezza.

Le penisole consentono di ridurre la distanza da percorrere per attraversare la carreggiata, diminuendo lo sforzo necessario e aumentando la percezione di sicurezza per le persone con difficoltà motorie, come disabili o anziani. In situazioni particolarmente pericolose, come gli attraversamenti a metà isolato o in prossimità di scuole, è consigliabile l'installazione di impianti di segnalazione luminosa e un'illuminazione specifica, per rendere l'attraversamento più visibile ai veicoli in transito.

Sebbene la realizzazione di penisole, con l'estensione del marciapiede nell'area di sosta, possa comportare costi superiori, questa soluzione è sempre preferibile rispetto a quanto previsto dal Codice della Strada, che richiede semplicemente la zebratura gialla sui lati del

passaggio pedonale, simile a quella utilizzata per segnalare le aree di fermata dei mezzi pubblici.

È noto, infatti, che la segnaletica orizzontale di questo tipo viene spesso ignorata dagli automobilisti, non offrendo quindi una protezione e visibilità adeguata agli attraversamenti pedonali

DISABILITÀ SENSORIALE

Le disabilità legate alla percezione visiva sono molto più diffuse e variegata di quanto si possa immaginare. Non ci si riferisce solo ai non vedenti totali, ma esiste una vasta gamma di condizioni patologiche che includono ciechi parziali e ipovedenti.

La legge 138/01 fornisce una definizione delle diverse condizioni di disabilità visiva. Un ipovedente, ad esempio, è una persona che, pur vedendo in maniera limitata e con difficoltà, conserva una capacità residua di leggere e interpretare l'ambiente circostante. È importante sottolineare che alcuni ipovedenti mantengono una certa visione concentrata nella parte centrale del loro campo visivo, mentre altri hanno una capacità visiva limitata solo ai margini del campo visivo abituale.

Inoltre, esistono persone la cui visione è completamente offuscata, con contorni sfuocati e indistinti. Vi sono patologie che causano cecità crepuscolare e notturna, così come altre che provocano abbagliamento, rendendo ancora più difficoltosa la percezione visiva. Per tutte queste persone, l'ambiente esterno rappresenta inevitabilmente una serie di potenziali pericoli, e la loro mobilità risulta limitata per ragioni di sicurezza e prudenza.

È quindi necessario intervenire per non aggravare ulteriormente i rischi che queste persone affrontano quando si muovono in autonomia. In passato, le risorse pubbliche erano prevalentemente destinate all'assistenza diretta ai non vedenti, come l'accompagnamento e il trasporto. Tuttavia, negli ultimi anni, si stanno facendo investimenti significativi per creare condizioni che favoriscano una maggiore autonomia nella mobilità delle persone con disabilità visiva.

Questo approccio è ancora più rilevante in vista dell'invecchiamento della popolazione, poiché un numero crescente di anziani sperimenterà difficoltà visive simili a quelle degli ipovedenti, rendendo il tema della mobilità autonoma una priorità crescente.

La normativa di settore prevede prescrizioni riguardanti utenze con disabilità visive e recepisce le necessità in direttive e regolamentazioni di carattere generale:

Il Codice della Strada (D.Lgs. 285/92), che all'articolo 40, comma 11, recita: *“Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambolanti su sedia a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi”*.

Il D.P.R. 503/96 che, all'art.4 (spazi pedonali), ricorda che: *“I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire ... l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alla persone con ridotta capacità motoria e sensoriale”*, comprendendo i non vedenti e ipovedenti nella categoria di persone con ridotta capacità sensoriale.

Inoltre il D.M.236/89 che, all'articolo 4.2.1 (spazi esterni - percorsi), indica che *“quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate è necessario prevedere un ciglio da realizzarsi in materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percosso con bastone”*, che *“le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche”* e infine che *“le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti”*.

Il riscontro normativo nella progettazione per l'abbattimento delle barriere architettoniche per i disabili visivi mira a creare confini fisici facilmente percepibili attraverso il tatto, utilizzando il piede o il bastone, tra aree sicure e pericolose, come le carreggiate. È essenziale anche creare contrasti cromatici tra i materiali per segnalare il pericolo agli ipovedenti.

Le soluzioni includono l'uso di materiali di pavimentazione con texture diverse, in modo che i disabili visivi possano percepire le aree critiche, come l'avvicinarsi a un attraversamento pedonale. Tuttavia, la scelta e l'installazione di questi materiali devono essere accurate per evitare pericoli per tutti, compresi coloro su sedia a rotelle, come giunti troppo larghi o superfici troppo ruvide.

I non vedenti e gli ipovedenti tendono a camminare lungo i muri degli edifici, considerati “percorsi naturali” sicuri. Per questo motivo, è preferibile non collocare elementi d'arredo urbano, come pali o cestini, lungo quei margini. Gli elementi necessari, come l'illuminazione pubblica e la segnaletica, devono essere posti più vicino alla carreggiata.

Quando si eliminano le differenze altimetriche tra marciapiede e strada, è fondamentale segnalare la separazione funzionale tra l'area pedonale e quella veicolare con materiali dal contrasto cromatico e tattile. Eventuali barriere fisiche, come paletti o transenne, devono essere posizionate con attenzione, preferendo soluzioni cromatiche che non limitino la libertà di movimento. Le transenne continue sono preferite dai non vedenti per la loro funzione di guida, ma è necessario bilanciare sicurezza e accessibilità per tutti i cittadini.

Infine, gli accorgimenti descritti non devono essere confusi con percorsi dedicati ai disabili visivi, ma piuttosto come barriere per dissuadere il transito di veicoli nelle aree pedonali. I disabili visivi tendono a seguire i percorsi naturali lungo le costruzioni e devono essere supportati da segnali in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.

1. Indicatori sensoriali

La percepibilità della segnaletica ordinaria è principalmente influenzata dal contrasto visivo, tattile e acustico del segnale rispetto al contesto circostante.

Contrasto visivo: Rappresenta tutto ciò che consente di percepire all'occhio le differenze tra le diverse parti del campo di osservazione, rendendo una parte distinguibile dall'altra.

Contrasto tattile: Questo contrasto può essere ottenuto utilizzando materiali le cui caratteristiche, percepibili al calpestio, siano differenti rispetto al percorso in cui si inseriscono. Le proprietà che influenzano maggiormente la percezione plantare includono rigidità, attrito e tessitura.

Contrasto acustico: Per rendere percepibile il segnale attraverso l'udito, è necessario utilizzare pavimentazioni che producano risposte acustiche diverse al contatto della punta del bastone o al calpestio. In particolare, il contatto tra la punta del bastone e il piano di calpestio genera un suono la cui intensità, frequenza e timbro dipendono da vari fattori.

A parità di tali fattori, si può ottenere una variazione dello stimolo acustico sia attraverso materiali per pavimentazioni con diverse caratteristiche fisiche (densità, elasticità, smorzamento, spessore, finitura superficiale) sia attraverso differenti sistemi di posa.

In generale, gli indicatori tattili utilizzati per fornire tali informazioni comprendono linee a rilievo per le indicazioni direzionali (via) e punti a rilievo per quelle di avvertimento (stop).

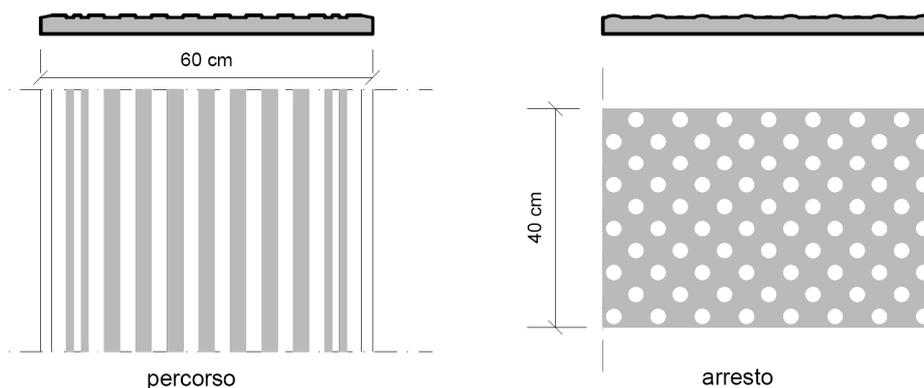
Sebbene le esperienze condotte a livello internazionale convergano sulla necessità di limitare gli indicatori tattili da utilizzare nella segnaletica a soli punti e linee a rilievo, la volontà di ampliare il sistema informativo e di approfondirne i significati, unita alla mancanza di un codice di segnalazione riconosciuto a livello nazionale o internazionale, ha portato a una proliferazione di indicatori tattili diversi.

2. I percorsi tattili

Il modo più sicuro per una persona cieca di muoversi in un ambiente sconosciuto e senza riferimenti volumetrici è, senza dubbio, quello di seguire un percorso tattile. Questo consiste in una pista che, per le caratteristiche fisiche della sua superficie, guida letteralmente il bastone e i piedi del disabile tra punti significativi dello spazio pubblico.

Molte modalità di indirizzamento dell'utenza affetta da disabilità visiva in determinati ambienti tendono ad adottare il sistema di codifica LOGES (Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza). Questo sistema, evolutosi grazie a ricerche e approfondimenti non solo italiani, si basa su una codifica del linguaggio che può essere riassunta in rigature continue per i tratti di percorso lineare e rilievi a bolle per i punti di segnalazione del pericolo, sia esso valicabile o assoluto.

L'essenza del linguaggio LOGES :



Questa codifica implica il rispetto di precisi rapporti dimensionali per il rilievo superficiale degli elementi di pavimentazione, basandosi sul modo in cui lettere e numeri sono codificati in rilievo nel linguaggio Braille.

Le specifiche situazioni di cambiamento di direzione, incrocio di percorsi, segnale di servizio e pericolo valicabile richiedono una rigorosa conformazione del rilievo del percorso tattile, al fine di evitare confusione.

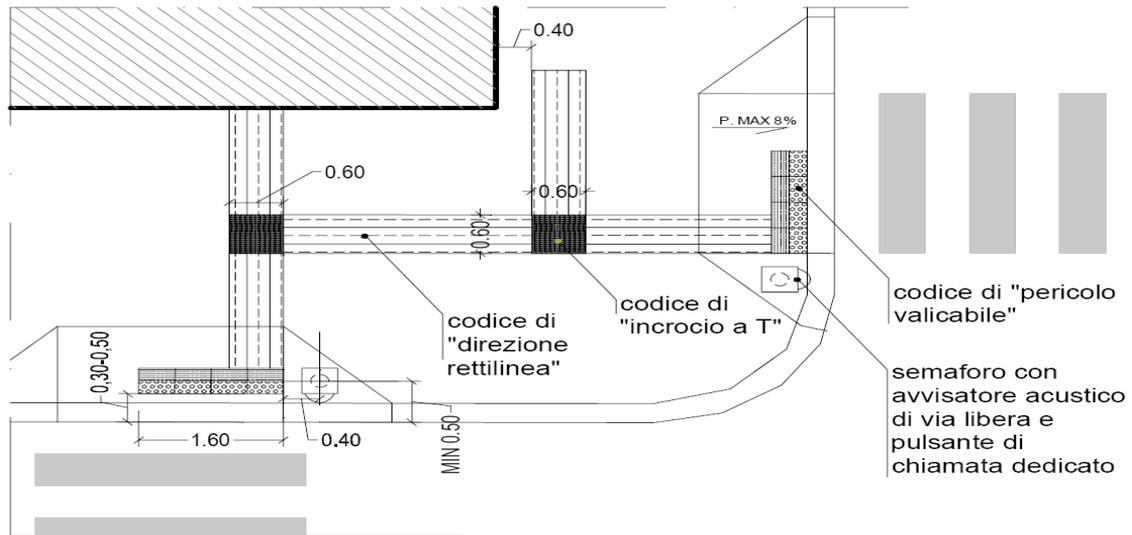
L'applicazione del linguaggio LOGES presenta notevoli gradi di incertezza riguardo al suo uso diffuso nello spazio pubblico. In primo luogo, c'è la difficoltà di individuare i materiali più adatti da utilizzare all'aperto. Infatti, i materiali attualmente impiegati sono stati principalmente progettati per ambienti chiusi, come il grès fine porcellanato e le gomme, e le loro resistenze all'usura e alle aggressioni tipiche dello spazio pubblico devono ancora essere verificate. Tuttavia, stanno emergendo nuovi materiali, prevalentemente a base di calcestruzzo, che potrebbero offrire prestazioni migliori nel tempo riguardo ai problemi di manutenzione legati allo spazio pubblico. L'uso della pietra è anche considerato adeguato, sebbene comporti costi significativamente più elevati.

Attualmente, l'uso del linguaggio LOGES può essere considerato in una fase sperimentale. Le alternative a questo linguaggio potrebbero consistere in una scelta ponderata di materiali che segnalino un percorso tattile attraverso l'uso di materiali distinti dalle pavimentazioni ordinarie. È fondamentale ricordare che il linguaggio LOGES deve sempre basarsi sui due messaggi fondamentali: percorso e arresto.

3. Gli attraversamenti semaforizzati (rif: art. 4.3, D.M. 236/89; art. 6, comma 4, DPR 503/96 e norma C.E.I. 214-7)

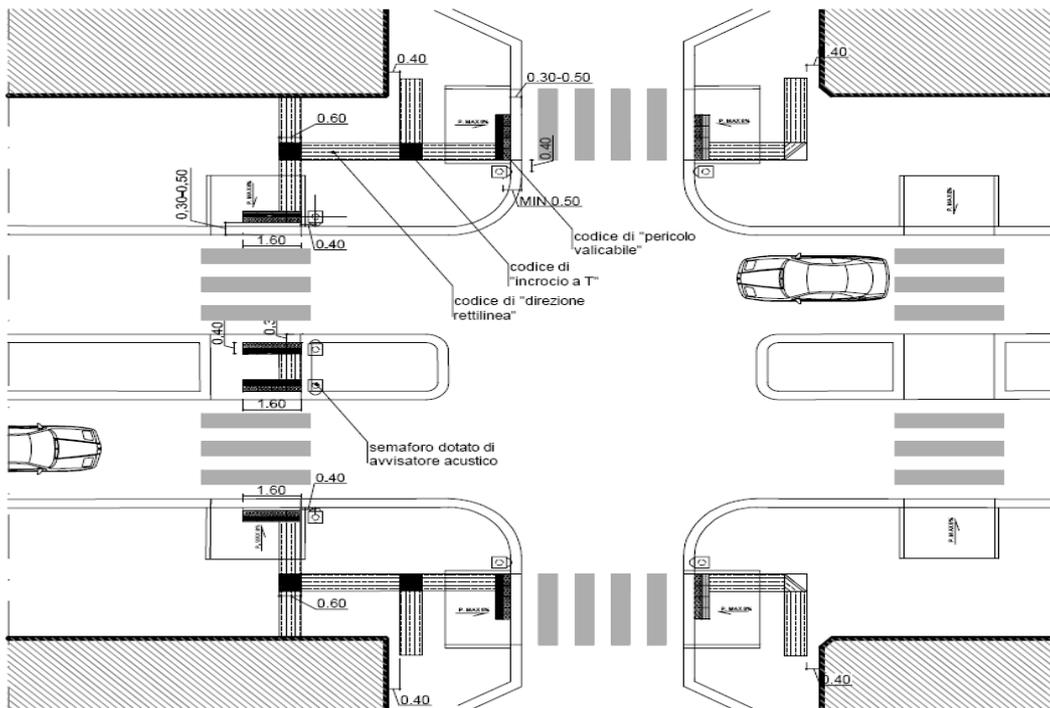
Per superare l'impossibilità di percepire il messaggio luminoso delle lanterne semaforiche da parte dei non vedenti, si sono sviluppati sistemi alternativi che operano in parallelo con il funzionamento luminoso degli impianti semaforici. Questi sistemi utilizzano sorgenti

acustiche posizionate lungo la direzione dell'attraversamento, consentendo così ai disabili visivi di "sentire" il messaggio dell'impianto e di essere guidati nell'attraversamento.



È importante sottolineare che, sebbene l'emissione sonora sia tarata per garantire una certa efficacia, il suo raggio d'azione è limitato a una distanza specifica, che varia da individuo a individuo. Pertanto, i tratti di attraversamento delle carreggiate non dovrebbero mai superare i dodici metri, per garantire che tutti possano ricevere il segnale acustico in modo chiaro e tempestivo.

ESEMPI DI SOLUZIONI PER ATTRAVERSAMENTI PEDEONALI ACCESSIBILI
AI DISABILI VISIVI TRAMITE L'IMPIEGO DEL LINGUAGGIO LOGES



MONITORARE

Il monitoraggio riguarda non solo l'analisi degli effetti, di qualsiasi natura, associati alla realizzazione degli interventi di riqualificazione previsti dal Piano per l'abbattimento delle barriere architettoniche, ma anche ciascuna delle fasi in cui questo si articola. A tal fine, tali interventi potrebbero essere verificati sulla base di alcuni indicatori principali:

- **Pertinenza:** misura la congruità degli obiettivi rispetto all'evoluzione delle esigenze e delle priorità.
- **Efficienza:** verifica il rapporto tra gli effetti ottenuti e le risorse mobilitate.
- **Efficacia:** stima il rapporto tra quanto è stato realizzato e quanto era programmato, misurando il conseguimento degli obiettivi del Piano.
- **Utilità:** accerta le ricadute dell'intervento sugli abitanti in generale e sui portatori di interessi specifici, in particolare.
- **Sostenibilità:** prefigura il mantenimento nel tempo dei benefici ottenuti.

La risposta agli obiettivi del Piano, ottenuta attraverso la sua attuazione nel tempo, potrebbe essere misurata mediante l'attribuzione di un punteggio che registri il grado di soddisfacimento degli interventi rispetto a ciascun indicatore individuato.

RILIEVI ED ANALISI DELL'ESISTENTE

Il lavoro del presente PEBA è realizzato sulla base di un'analisi territoriale localizzata concordando la poligonazione dei perimetri da analizzare con l'amministrazione comunale. Il focus di queste aree riguarda punti nevralgici, strategici, di grande passaggio, intorno ad aree di grande interesse per il Comune come scuole oppure parchi. Le aree su cui prestare l'attenzione sono dislocate tra loro, anche perché i punti salienti da analizzare a livello planimetrico, non sono tutti ubicati nella stessa zona. Alcune aree di grande interesse si trovano sulla sponda destra del fiume (in affaccio sul fiume), altre sulla sponda sinistra, altre nella parte interna della sponda sinistra.

Le aree quindi sono:

- Uffici comunali di Via Martiri della Libertà 150 e lungo fiume percorsi (sponda destra fiume)
- Centro Polifunzionale e Biblioteca Civica Germana Bocca con area parco (sponda destra fiume) con Comando di Polizia
- Scuola materna Galante Garrone e percorso della piazza che si trova davanti alla Scuola Galante Garrone e piscina (sponda sinistra)
- Scuola media Carlo Alberto Dalla Chiesa e Parco Pragranda

Le analisi effettuate, con le problematiche rilevate, segnalate si compongono un quadro di elaborati che descrivono, analizzano e portano soluzioni efficaci per l'accessibilità del territorio e per i beni pubblici del comune e si articolano nei seguenti elaborati:

- Tavola 1: Planimetria generale
- Tavola 2a: Planimetrie Ambiti
- Tavola 2b: Segnalazioni pervenute in sede partecipata
- Edifici Pubblici
 - o Edifici Pubblici - Problemi e soluzioni
 - o Planimetrie edifici - Indicazioni problemi riscontrati
 - o Edifici Pubblici - Schede Riassuntive
- Percorsi
 - o Percorsi specifici
- Osservazioni cittadinanza

INDICE

INTRODUZIONE	2
RELAZIONE ESPOSITIVA	4
Il piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche	4
Linee di Intervento	5
Conoscere	6
Programmare	8
Progettare	8
DISABILITA' MOTORIA	10
1. Marciapiedi (rif: articoli 5 e 6, D.P.R. 503/96)	10
2. Percorsi (rif. articolo 4, comma 2.1, D.M. 236/89)	10
3. Pavimentazione (rif: articolo 4, comma 2.2, D.M. 236/89)	14
4. Rampe (rif: articolo 4, comma 1.11, D.M. 236/89)	15
5. Arredo urbano (rif: articolo 4, comma 1.4, D.M. 236/89 e articolo 9, D.P.R. 503/96)	15
6. Parcheggi (rif: articolo 4, comma 2.3, D.M. 236/89 e articoli 10 e 11, D.P.R. 503/96)	16
7. Attraversamenti pedonali	18
DISABILITÀ SENSORIALE	20
1. Indicatori sensoriali	22
2. I percorsi tattili	22
3. Gli attraversamenti semaforizzati (rif: art. 4.3, D.M. 236/89; art. 6, comma 4, DPR 503/96 e norma C.E.I. 214-7)	23
MONITORARE	25
RILIEVI ED ANALISI DELL'ESISTENTE	26

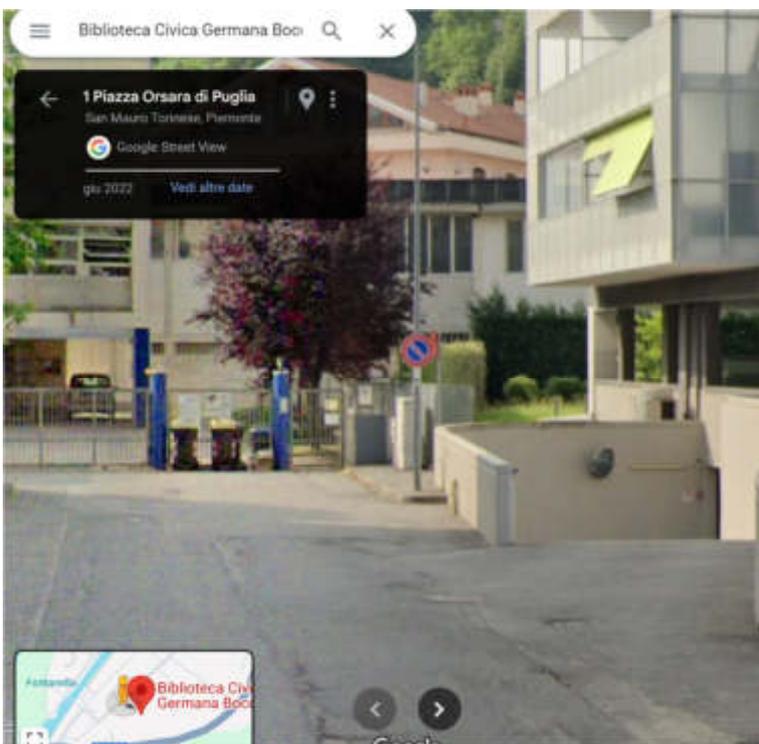
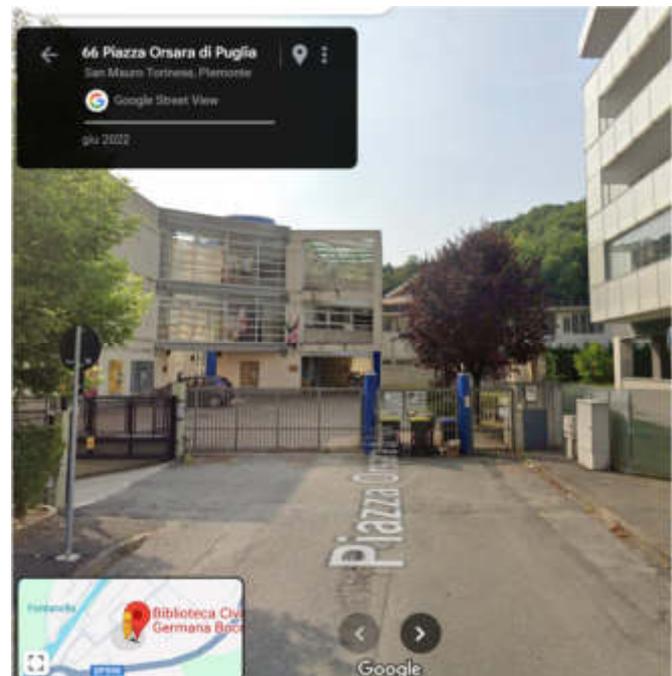


P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

Percorsi

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

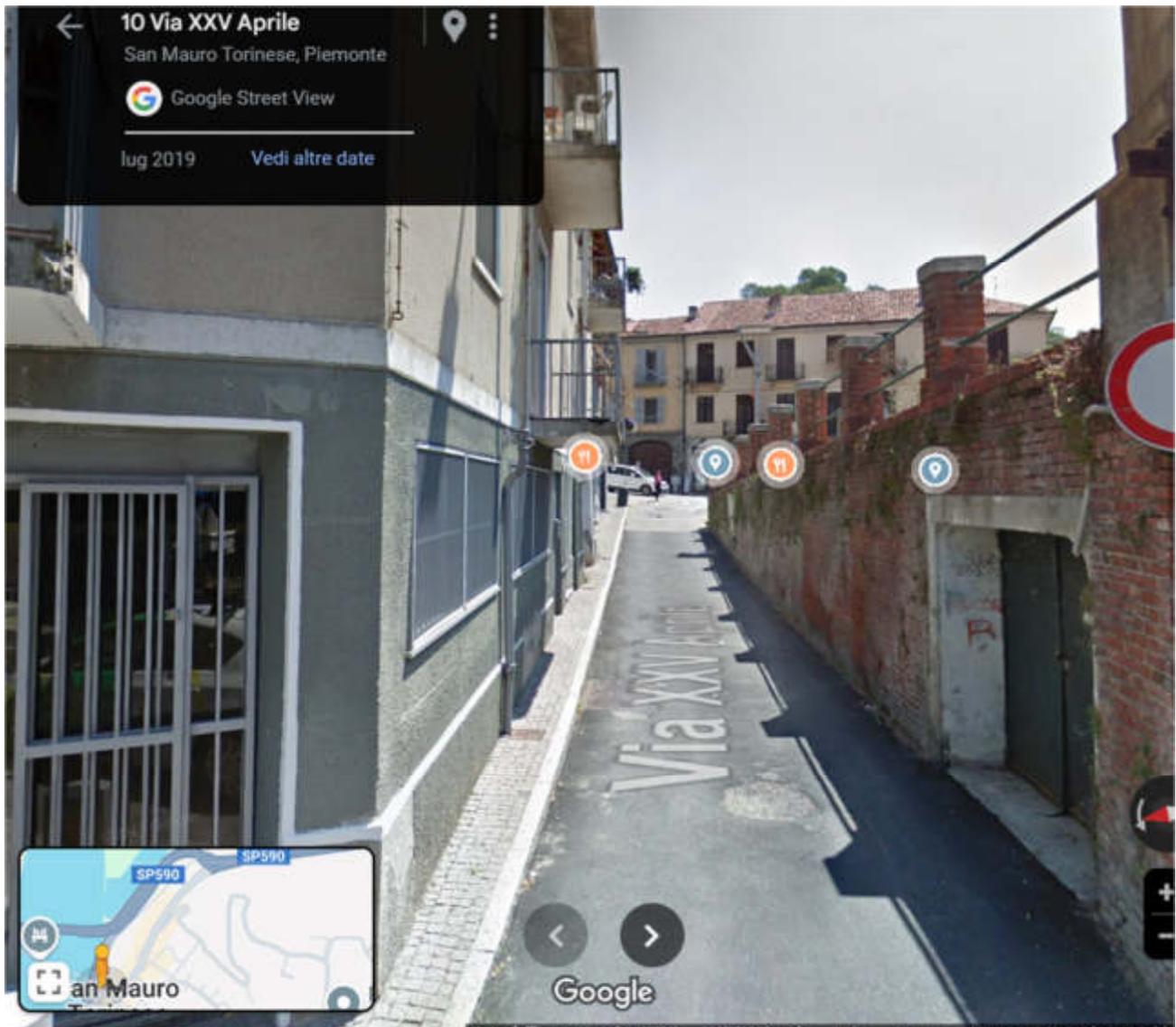
❖ *Mancanza di marciapiede davanti all'ingresso pedonale del Centro Polivalente*



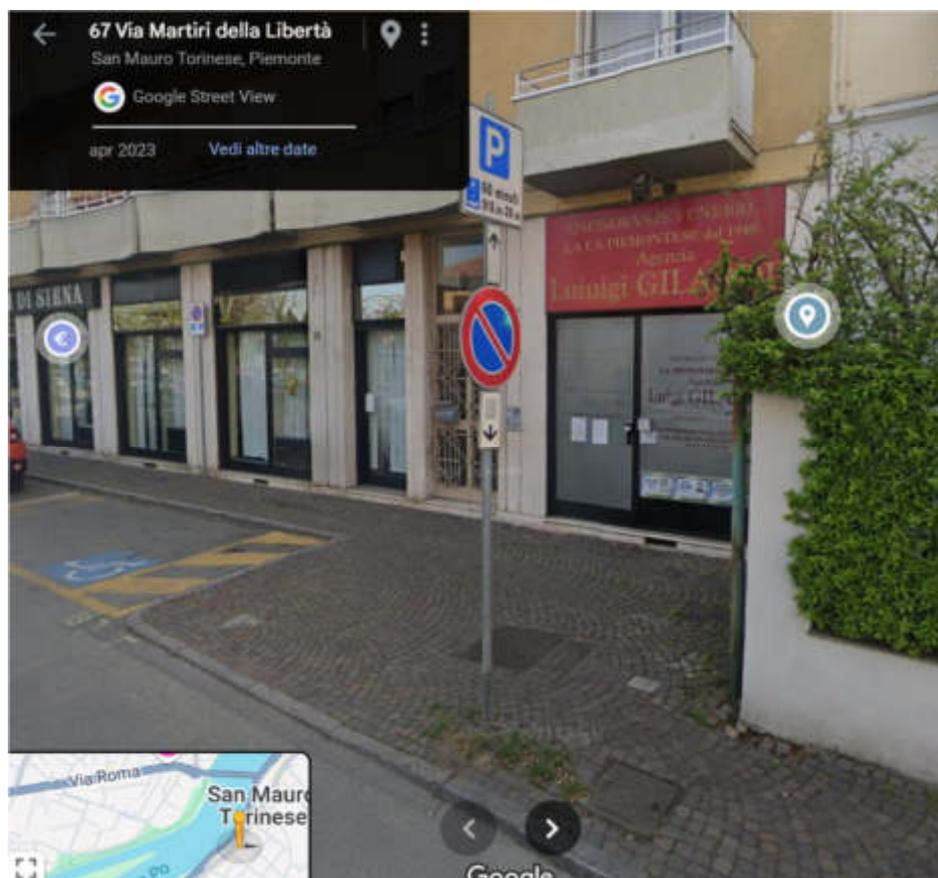
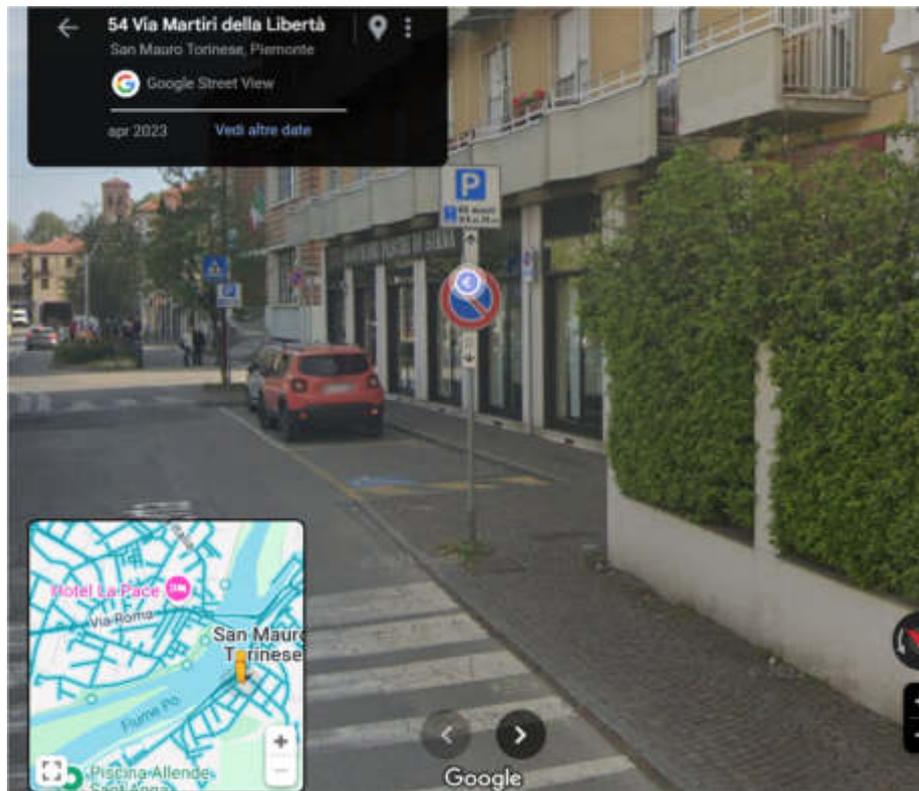
- ❖ *VIA XXV APRILE, camminando lungo il fiume andando dalla Biblioteca verso il Comune si trova una situazione dove marciapiede e parcheggio resta tutto in un'unica zona e poi sono ad un certo punto compare il marciapiede*



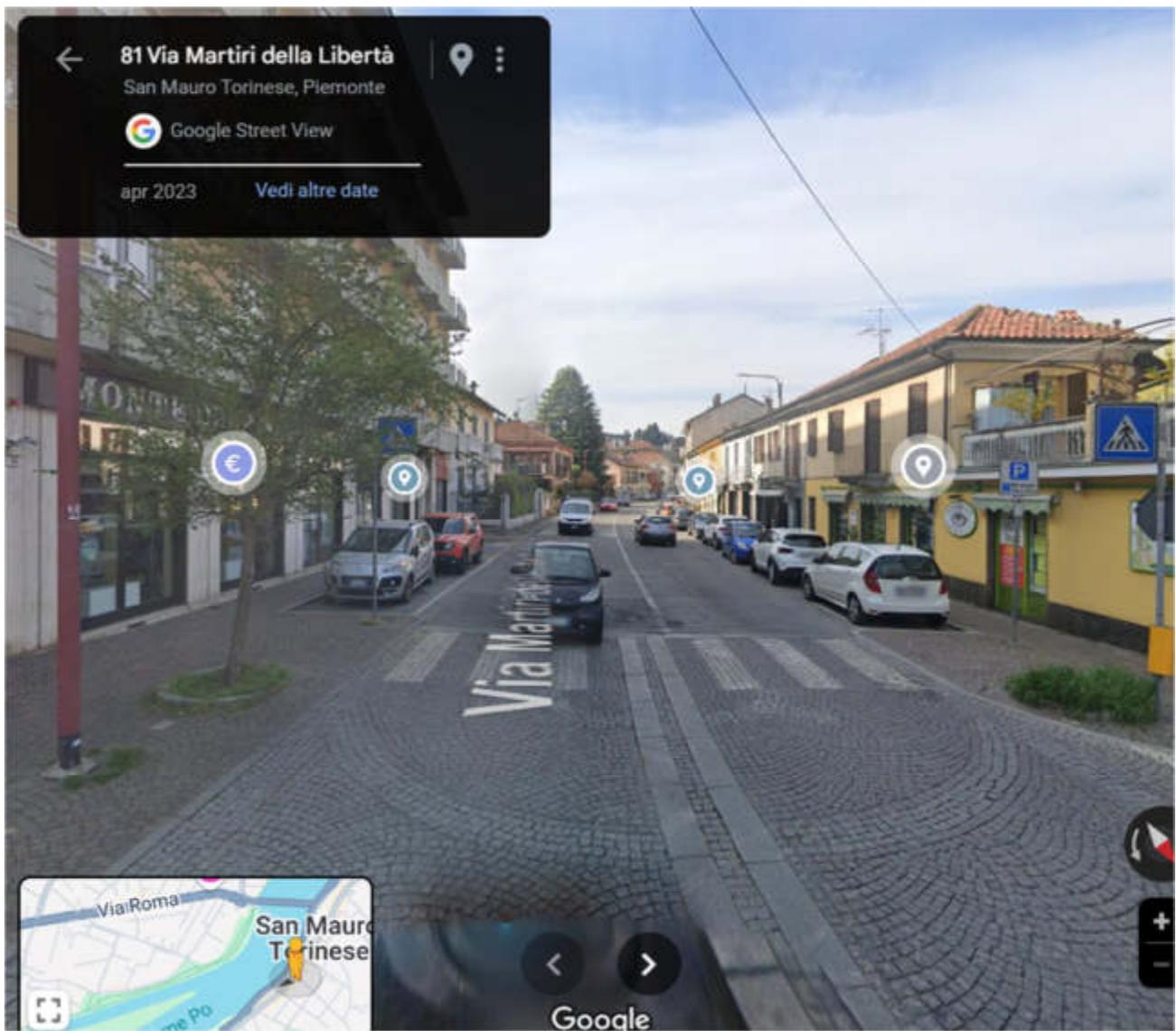
- ❖ *VIA XXV APRILE, assenza di marciapiede, occorrerebbe inserire un piccolo semaforo per l'uscita dei mezzi degli abitanti ed i pedoni, per consentire il passaggio di entrambi alternati, a causa degli spazi ridotti e del marciapiede stretto.*



- ❖ *VIA MARTIRI DELLA LIBERTA' 54 - spostare il palo verso l'angolo del posto disabili, altrimenti la carrozzina non passa*



❖ *Manca segnalatore acustico per disabili in prossimità delle strisce pedonali*



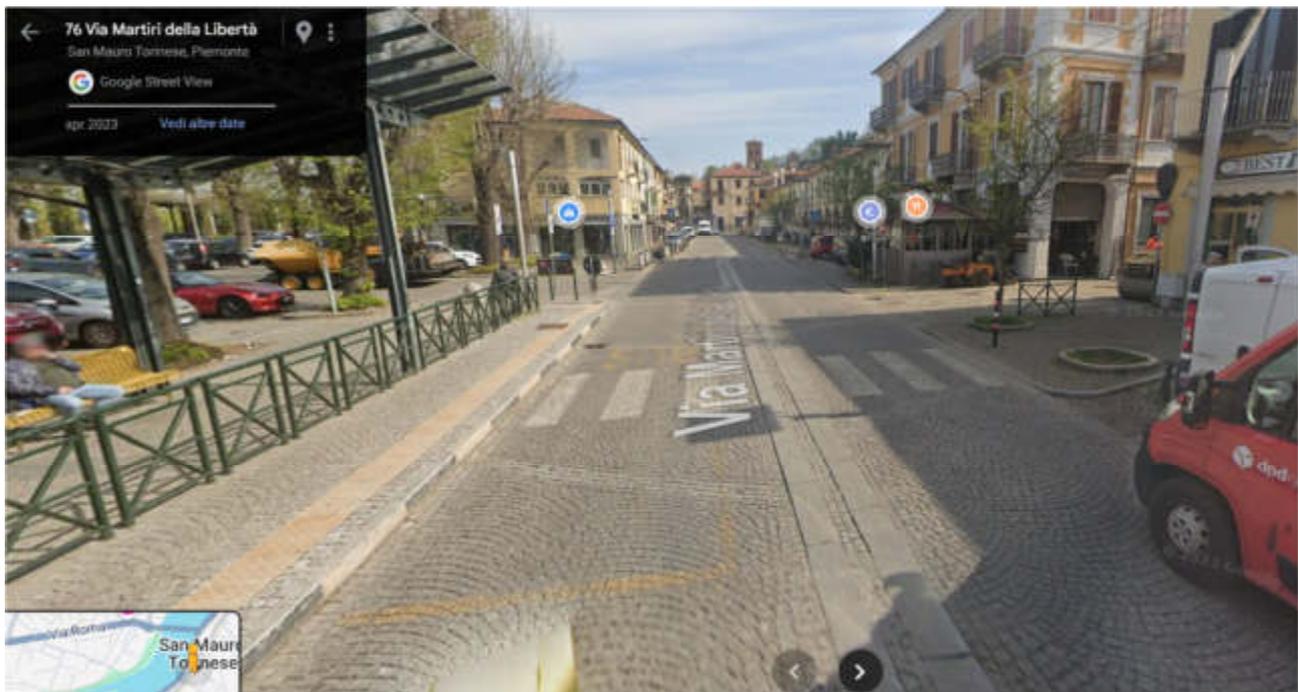
❖ *Manca segnaletica a terra per indicazione del passaggio pedoni*



❖ *Manca segnalatore acustico per non vedenti in prossimità delle strisce pedonali*



❖ *Manca segnalatore acustico per non vedenti in prossimità delle strisce pedonali*



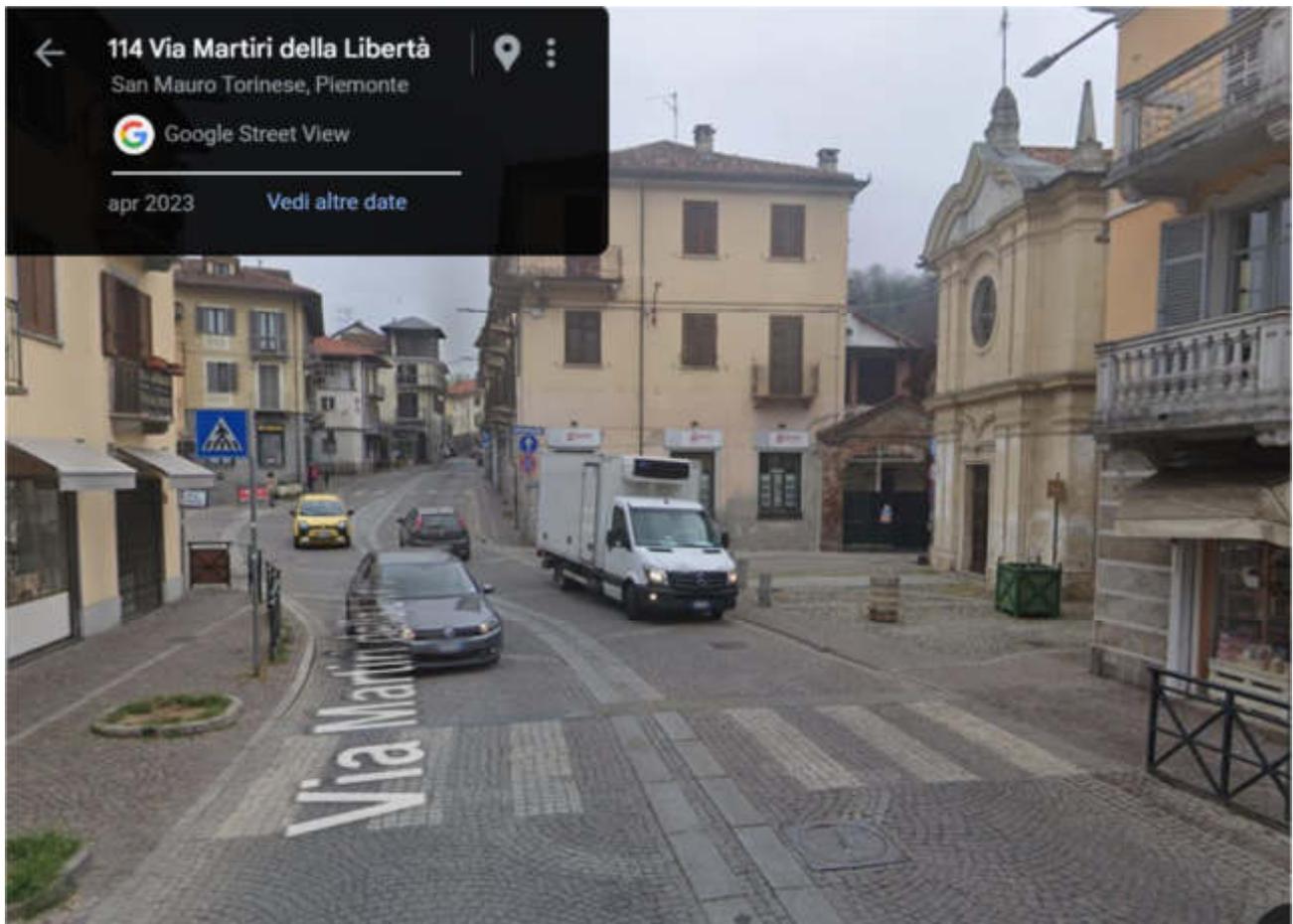
❖ *Segnaletica a terra sbiadita*



❖ *Segnaletica a terra sbiadita e senza segnalatore acustico*



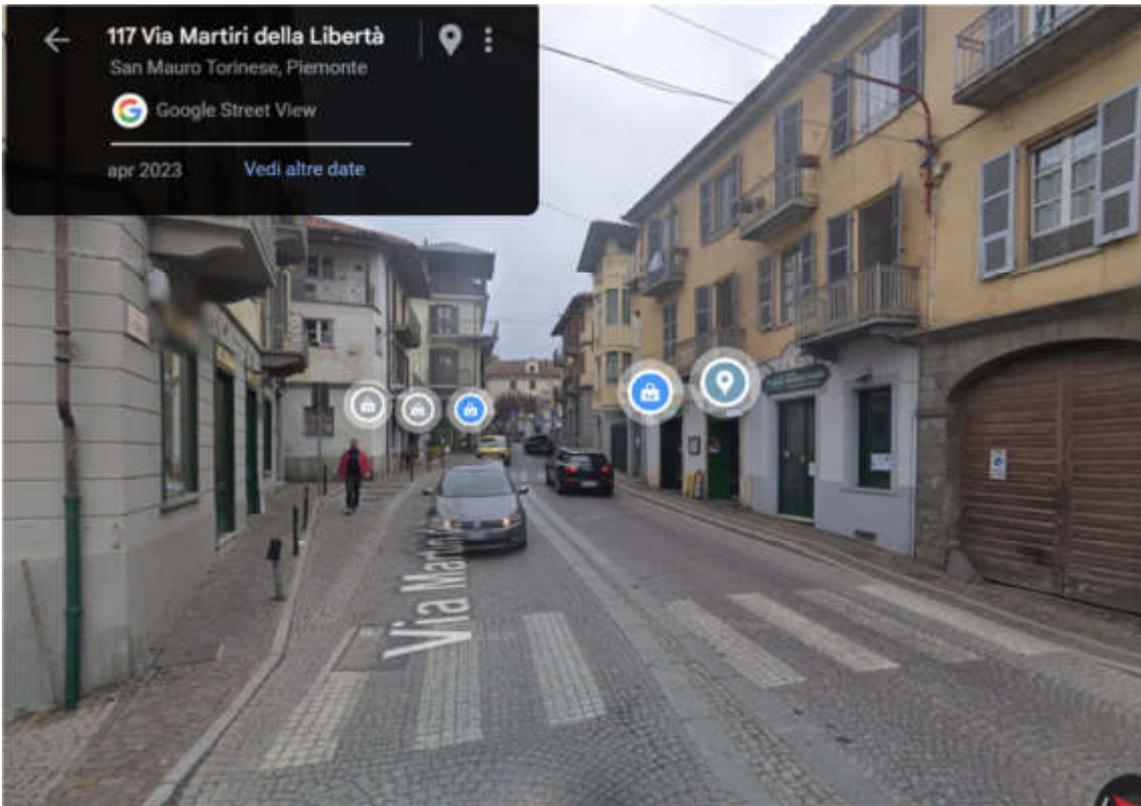
❖ *Attraversamento pedonale senza segnalatore acustico*



❖ *Manca attraversamento pedonale, semaforico*



❖ *Manca indicatore semaforico per strisce pedonali*

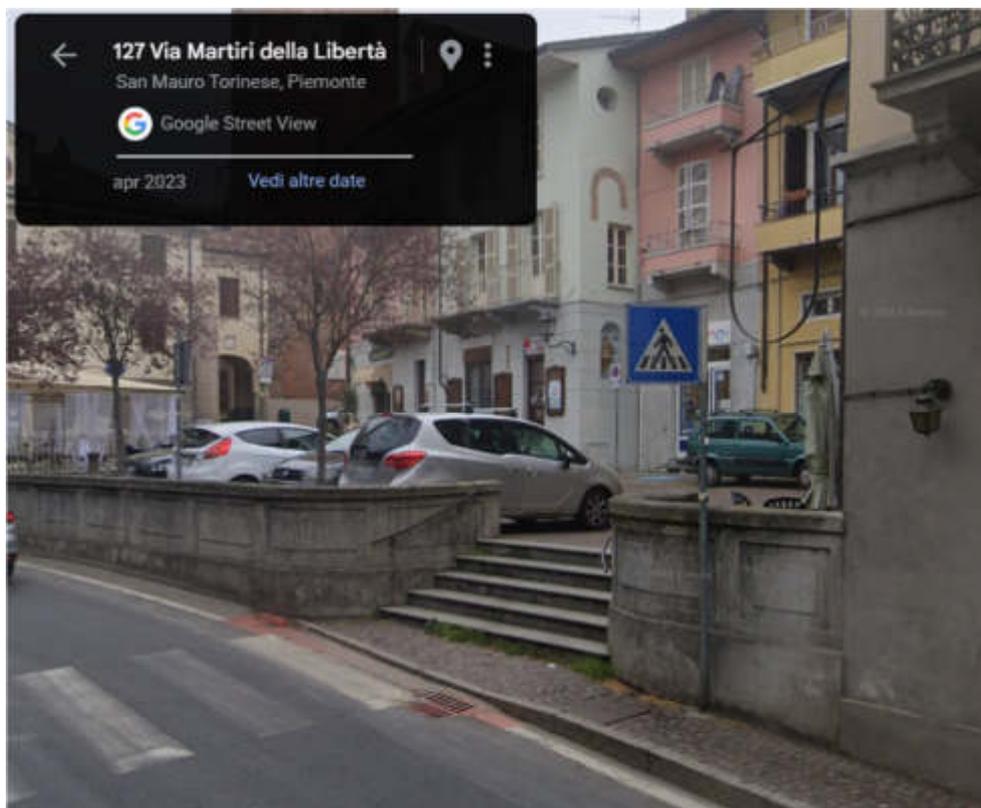
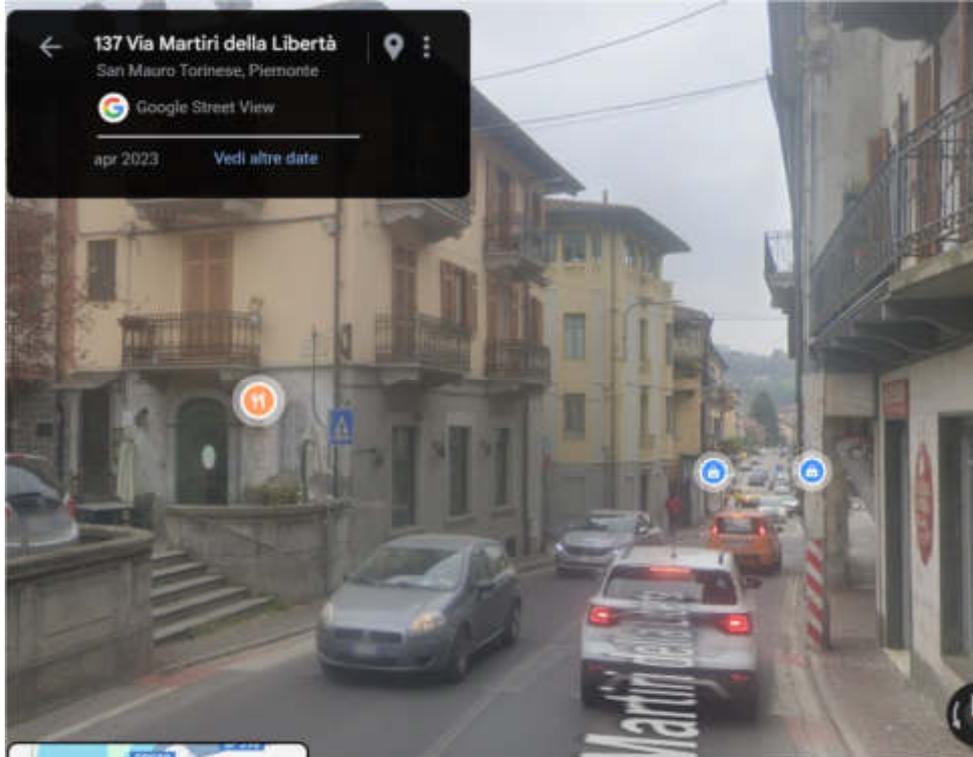


❖ *Manca indicatore semaforico per strisce pedonali*



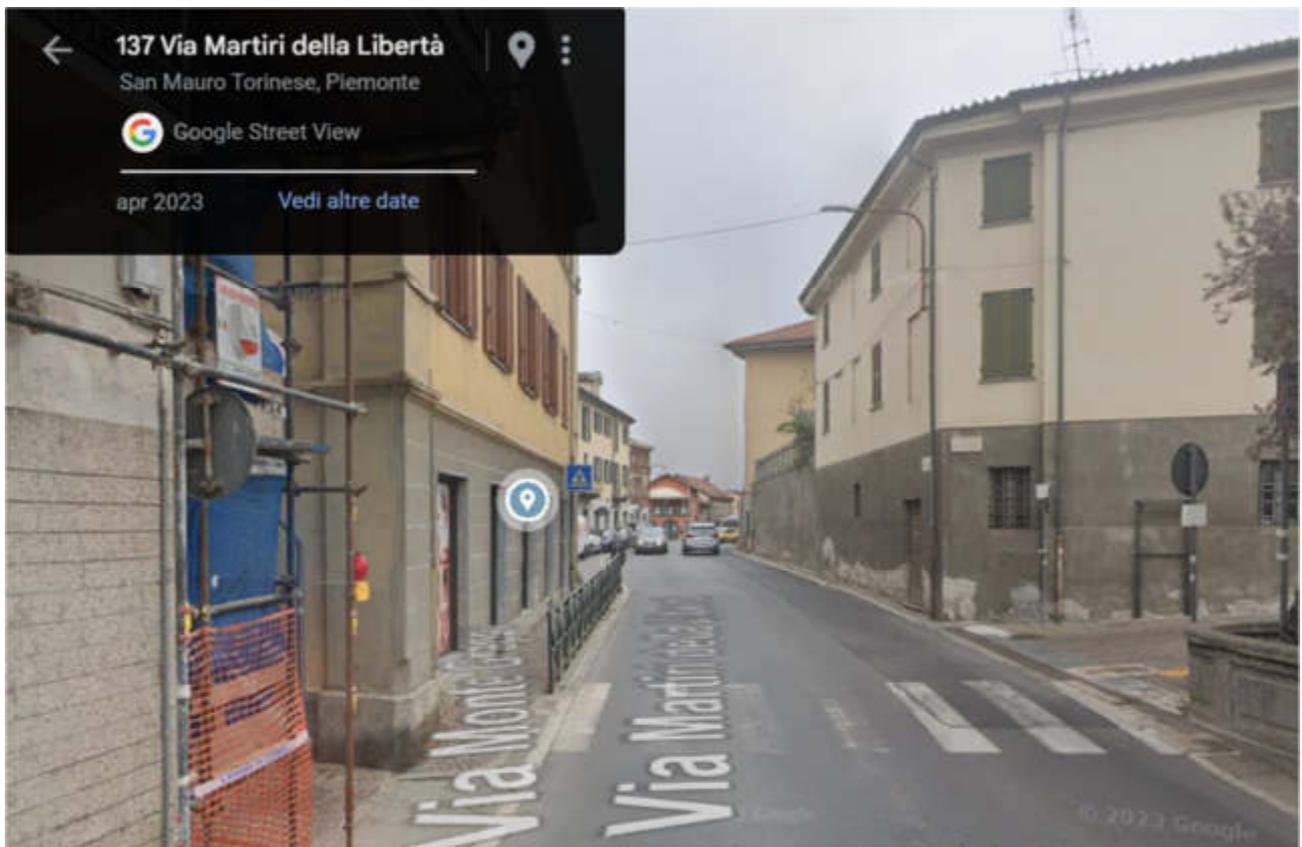
- ❖ *Cambiando prospettiva si valuta che manca una zona di percorrenza pedonale. Dal lato del passaggio portico è possibile passare a piedi ma non con la carrozzina a causa di spazi stretti.*

Dall'altro lato invece occorrerebbe installare un montascale, visto che c'è spazio sia per il saliscendi pedonale, sia per l'installazione di montascale





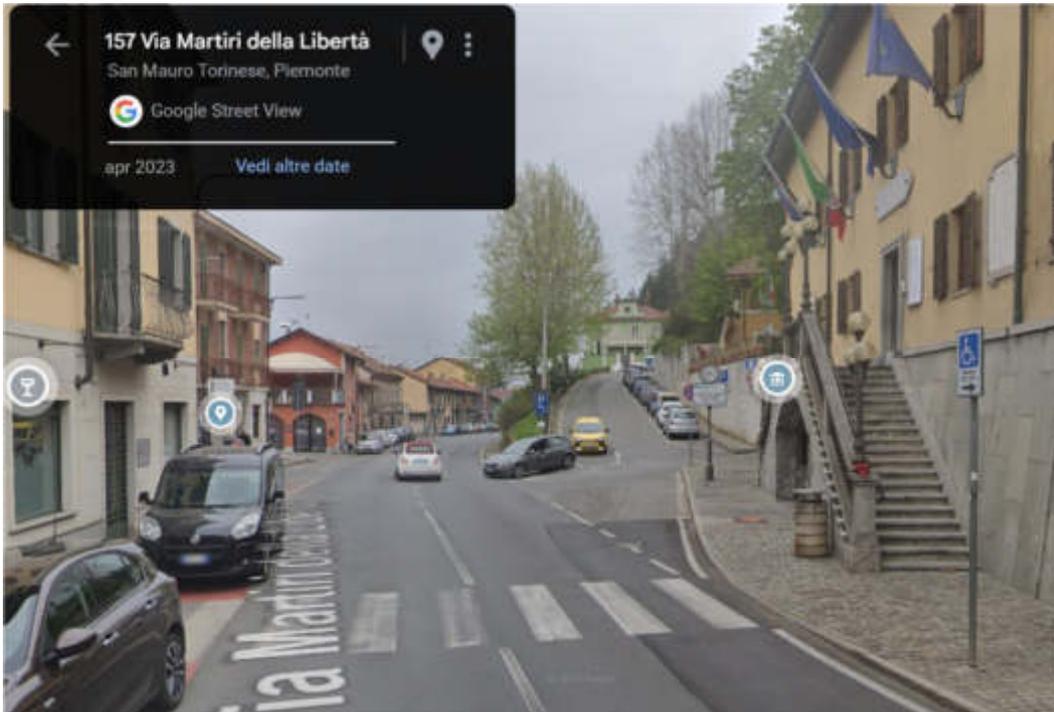
❖ *Attraversamento pedonale sbiadito e senza segnalazione semaforica per non vedenti*



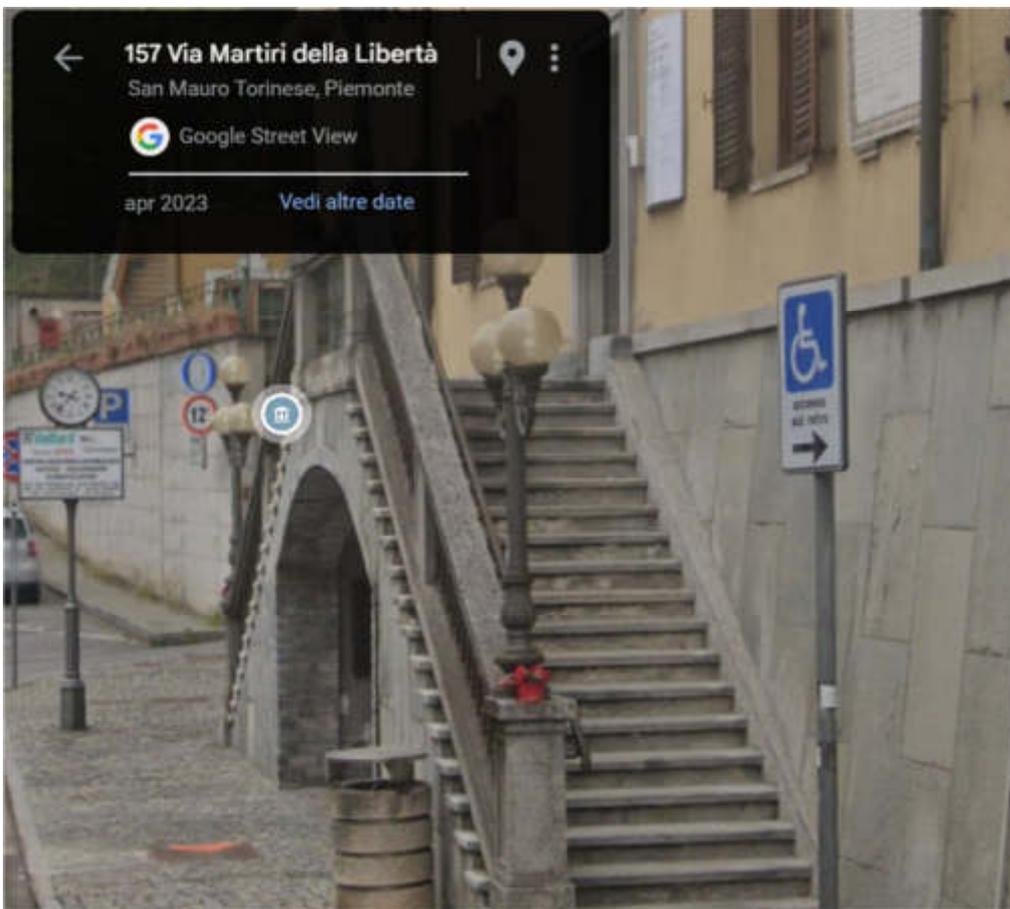
- ❖ *Dovrebbe essere installata una segnalazione con tinteggiatura a terra indicando il proseguimento del marciapiede*



❖ *Manca indicazione segnaletica acustica per non vedenti*



❖ *Manca indicazioni cartellonistiche di percorso "accesso sul retro" per carrozzine*





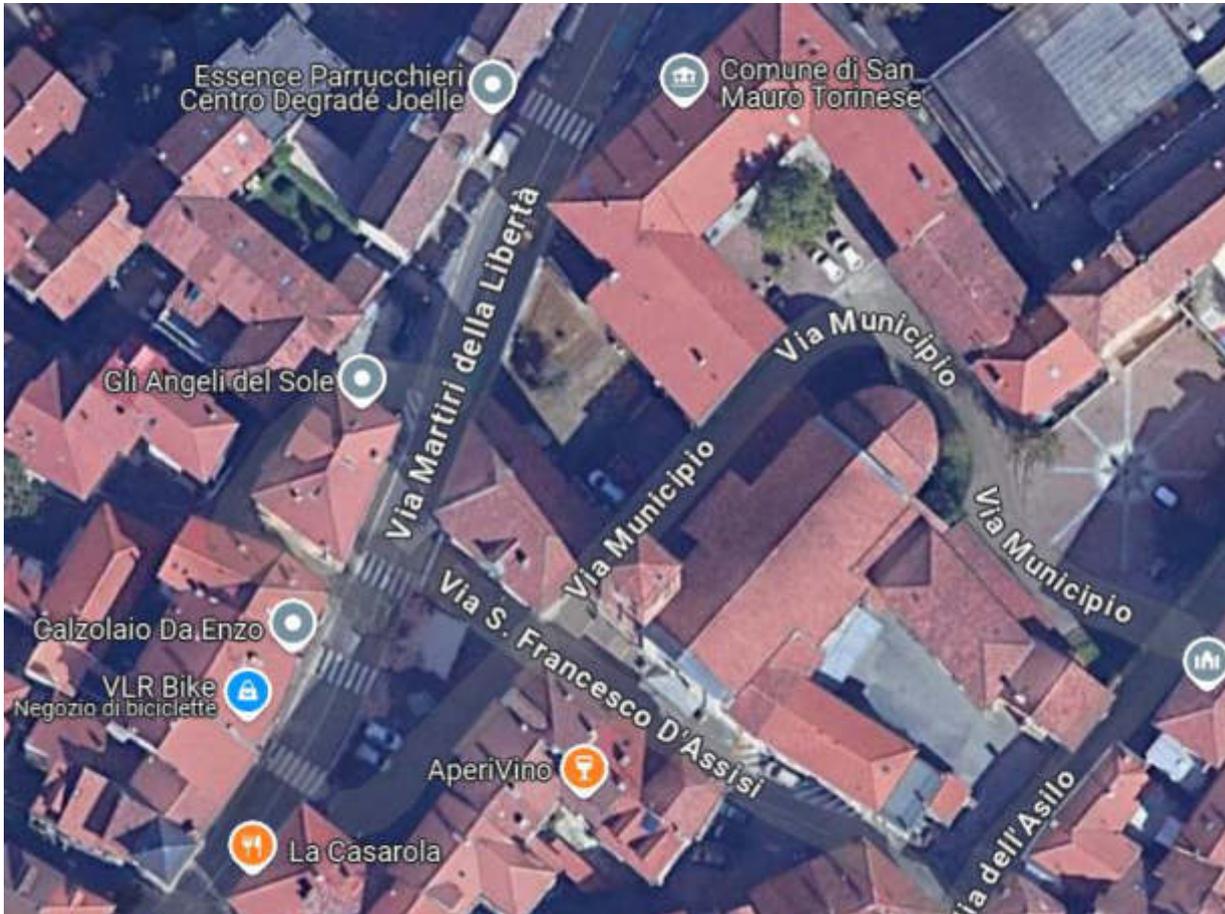
P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

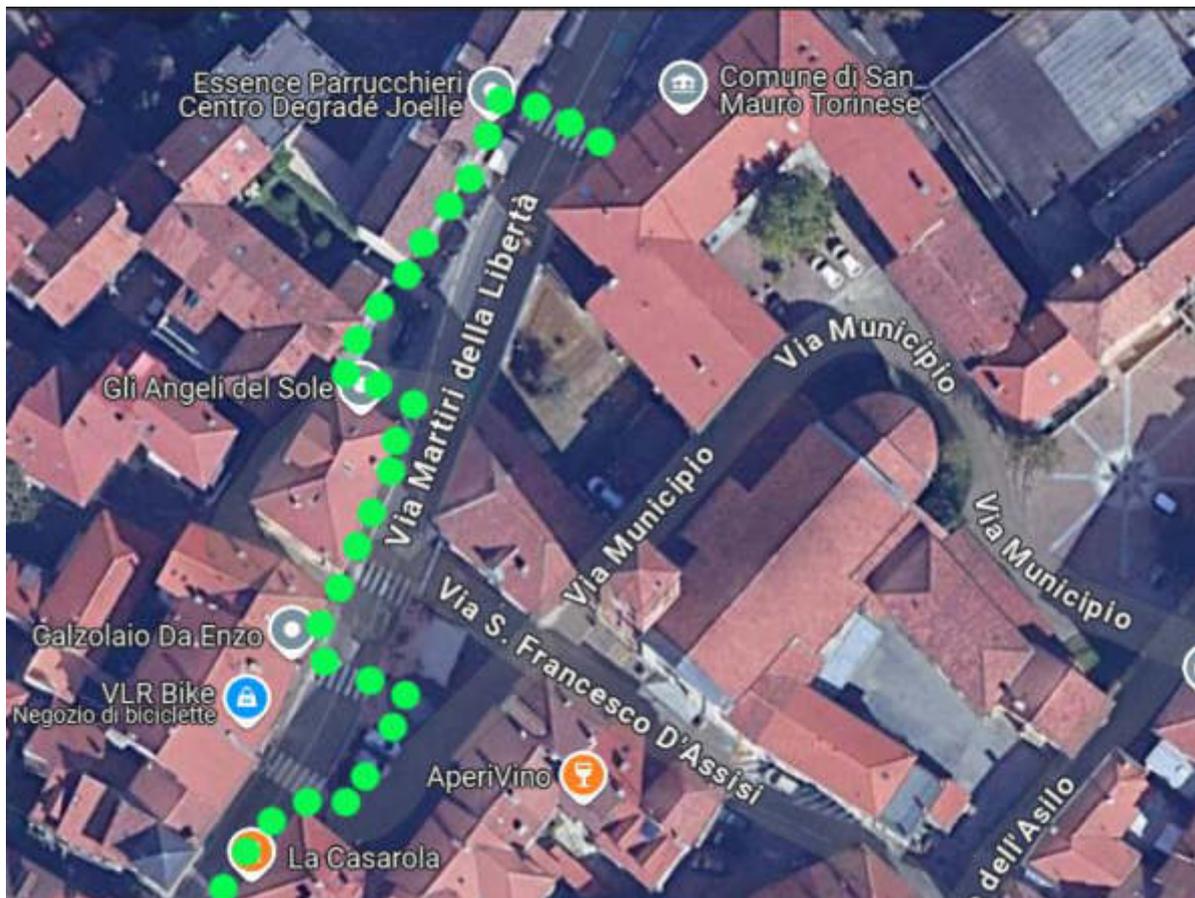
Percorsi specifici

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

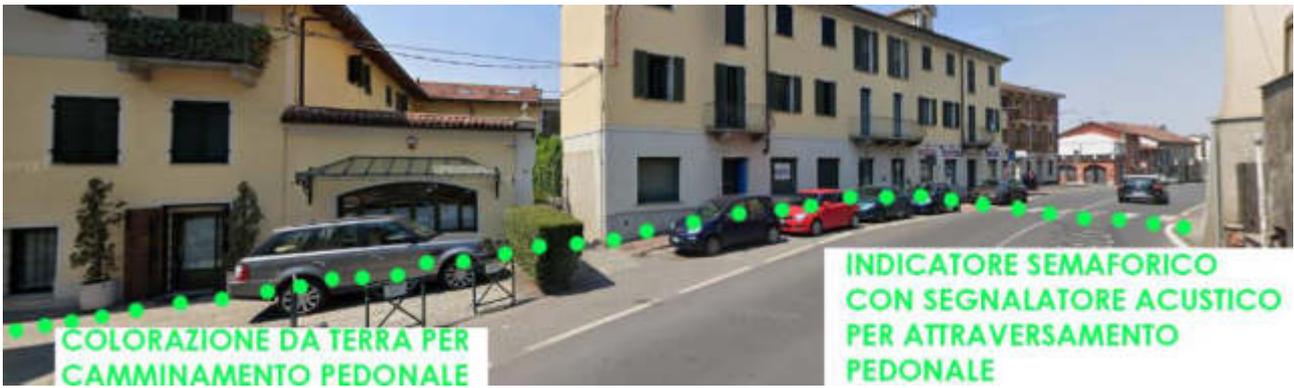
PERCORSI SPECIFICI

A1. CENTRO STORICO - VIA MARTIRI DELLA LIBERTA'





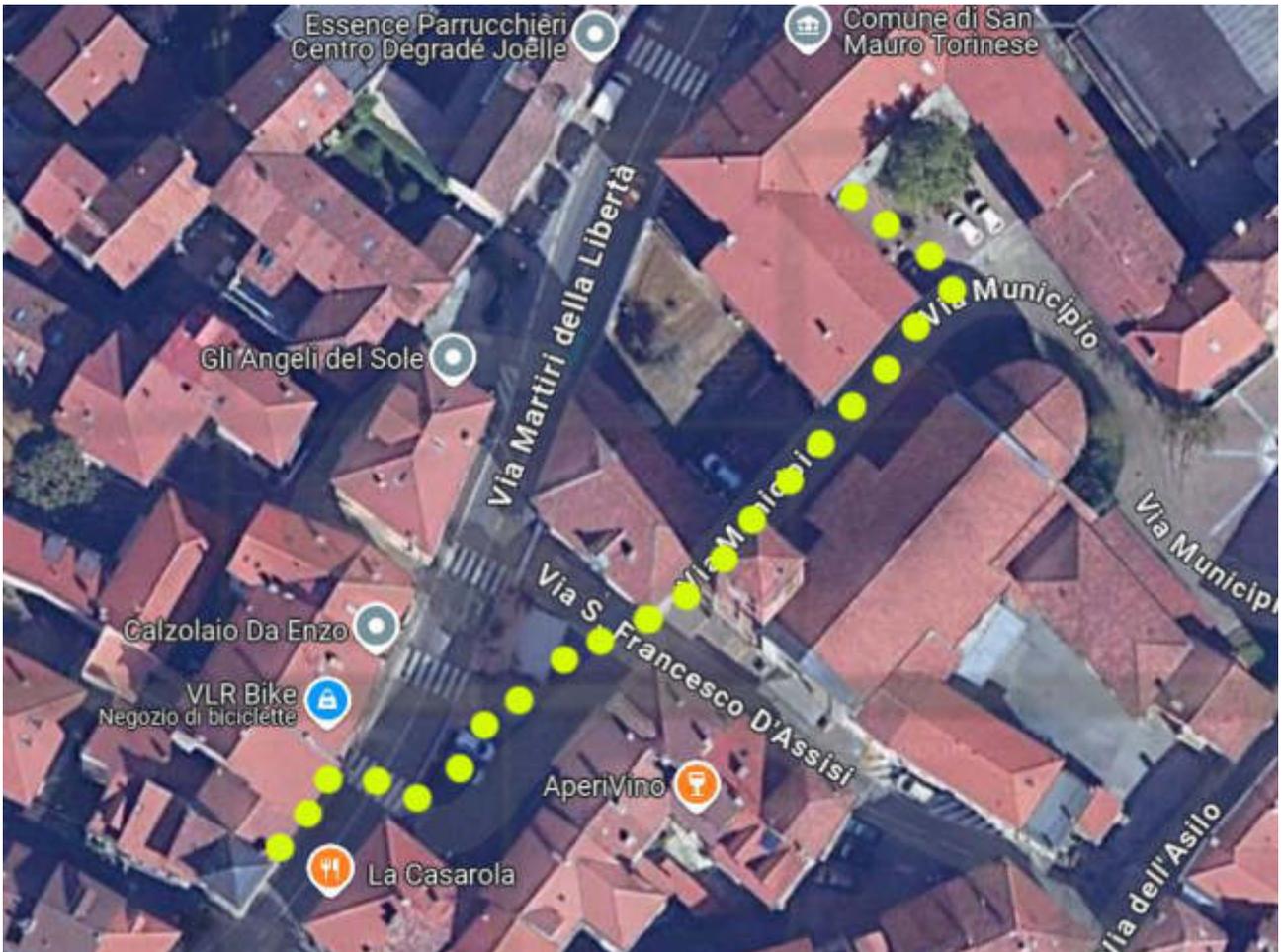




Questo percorso consente di partire da piazza Vittorio Emanuele per raggiungere gli Uffici Comunali di via Martiri della Libertà facendo un percorso per persone con una discreta capacità motoria. E' possibile percorrere tutto il percorso senza scalini, tranne l'accesso agli Uffici Comunali dall'ingresso principale da via Martiri della Libertà, dove l'accesso è dotato di scala.

Questo può essere un percorso possibile per non vedenti e persone con una capacità motoria discreta.

Per persone che utilizzano la carrozzina, occorre entrare nel secondo ingresso per gli Uffici comunali percorrendo Piazza Vittorio Emanuele, poi Via Municipio ed infine girare a sinistra.





In alternativa alla colorazione a terra si potrebbero installare indicatori gommati a terra.



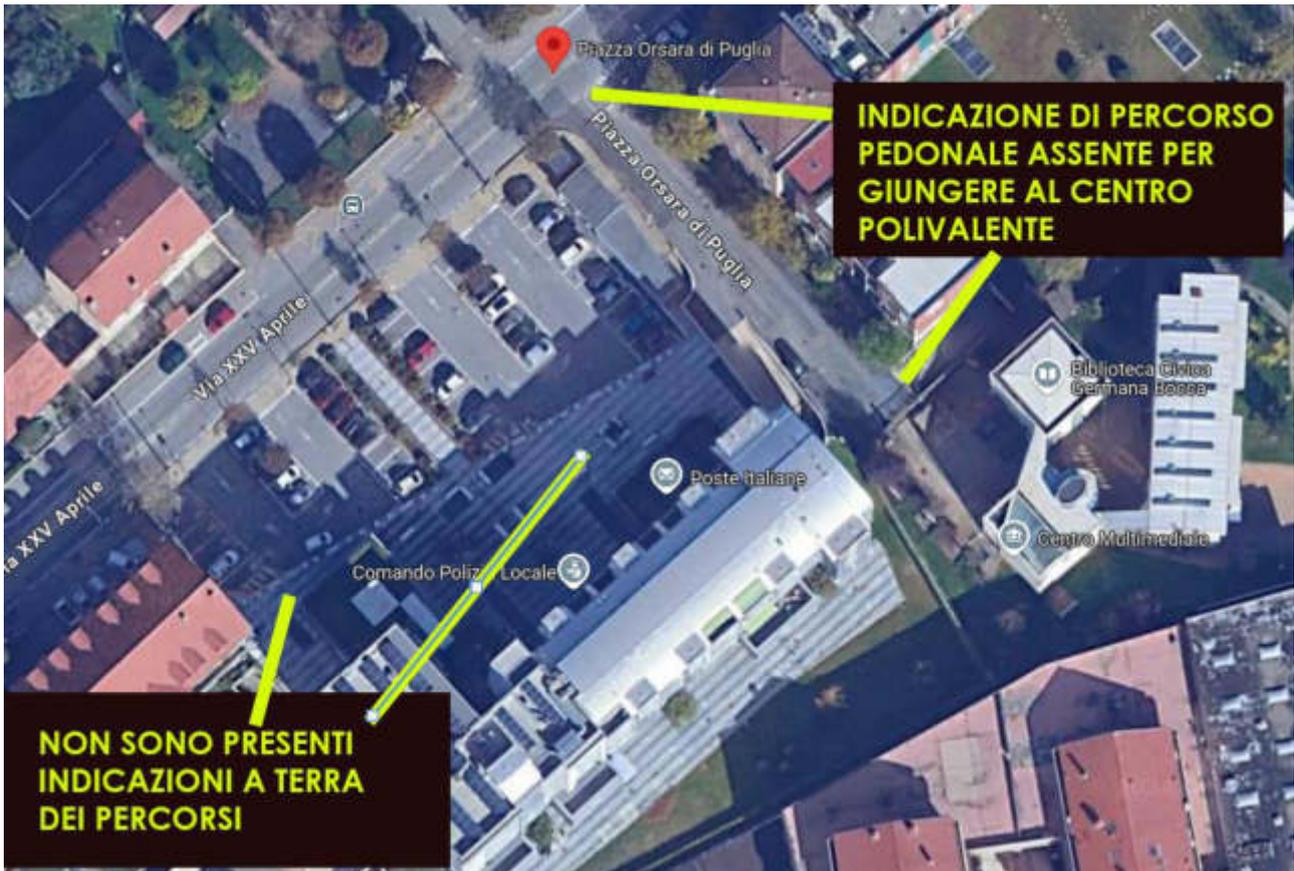
Questo percorso consente di partire da piazza Vittorio Emanuele per raggiungere gli Uffici Comunali di via Martiri della Libertà facendo un percorso per persone con ridotta capacità motoria, anche per persone che si spostano tramite carrozzina.

E' possibile percorrere tutto il percorso senza scalini, completamente accessibile.

Questo può essere un percorso possibile per non vedenti e persone con assente capacità motoria.

Si entra del secondo ingresso per gli Uffici comunali percorrendo Piazza Vittorio Emanuele, poi Via Municipio ed infine girare a sinistra.

A2. PIAZZA ORSARA DI PUGLIA



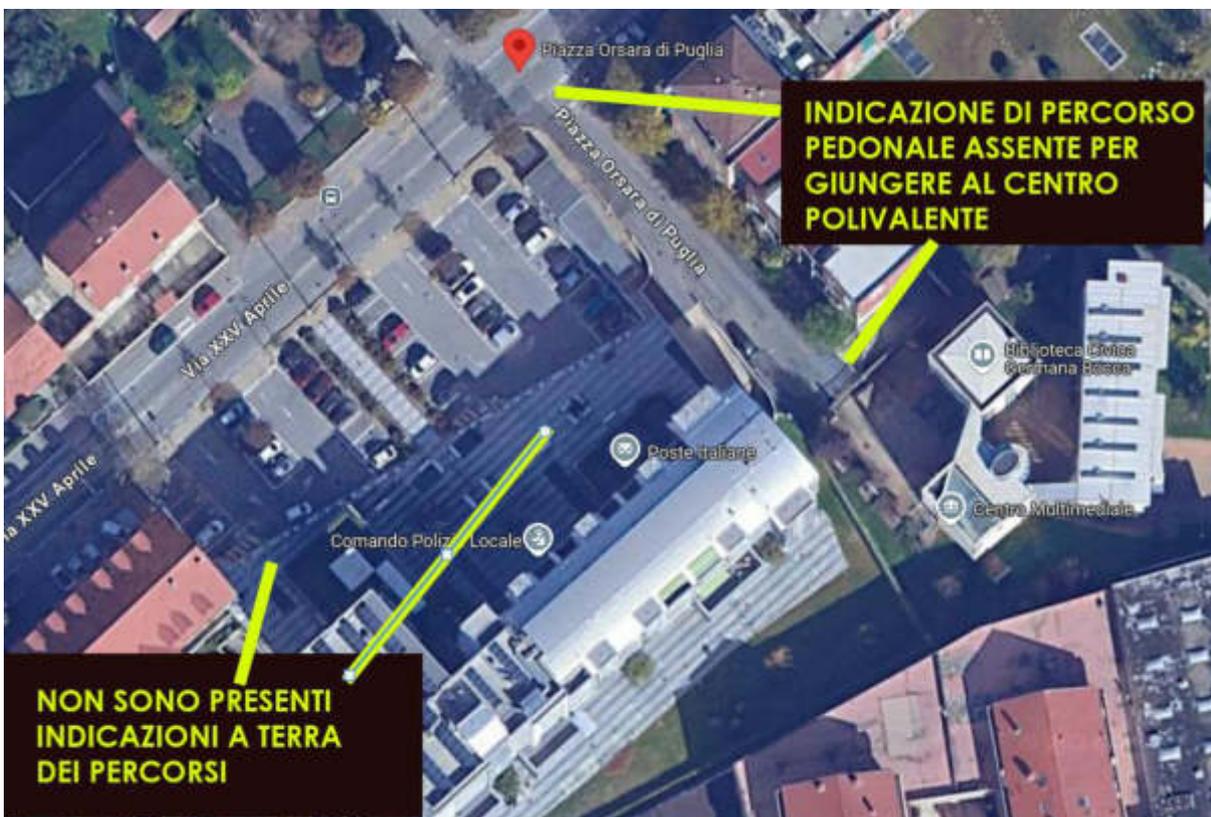
In alternativa alla colorazione a terra si potrebbero installare indicatori gommati a terra.

A2. VIA DEL PORTO – PIAZZA GRAMSCI



In alternativa alla colorazione a terra si potrebbero installare indicatori gommati a terra.

A3. VIA XXV APRILE – PIAZZA ORSARA DI PUGLIA



A4. PARCO PRAGRANDA



Il Parco Pragranda è molto ben studiato perchè è accessibile da diversi punti differenti. Si trova vicino ad aree per poter parcheggiare. E' ricca di attività tra cui campo da calcio, attrezzatura per ginnastica outdoor, aree pic nic, aree relax con panchine, amache, ma anche chaise longue in prossimità delle alberature.

E' un parco accessibile anche per le bici, infatti è dotato di sentieri interni con i portabici.

E' stato concepito con grandi qualità come ampiezza e versatilità, dove tutti possono divertirsi, fare attività fisica e riposarsi.

Occorre effettuare qualche suggerimento per poter migliorarlo.

Non sono presenti segnalatori e supporti di planimetrie rappresentate e descritte con tecnica Braille e questo potrebbe essere molto utile per i non vedenti.

Potrebbero essere installati dei totem nel Parco per punto informazione e spiegazione degli elementi presenti nel parco.

Il parco è accessibile per coloro che hanno una ridotta capacità motoria, è solo parzialmente accessibile ai non vedenti.



Si potrebbero aggiungere delle deviazioni dai percorsi principali all'area delle amache



Si potrebbero aggiungere delle deviazioni dai percorsi principali alle aree pic nic e panchine dislocate nel parco.



Aree relax per potersi sedere, oppure distendere



Attività outdoor sport per ragazzi ed adulti



Attività outdoor giochi per bambini

Anche per le attività outdoor si potrebbero realizzare dei percorsi secondari di collegamento



Trattandosi di un progetto di progettazione partecipata, con la partecipazione anche delle scuole come attori principali, potrebbe essere importante, proprio per mettere i bambini al centro, aggiungere una piccola cartellonistica specifica per l'area delle piante aromatiche, proprio per insegnare ai bambini di quali piante aromatiche si tratta.



Area piante aromatiche



Possibile collegamento secondario che giunge alle attività sport-gioco outdoor



P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

Osservazioni cittadinanza

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

RISPOSTE DEL QUESTIONARIO

Dal questionario pubblicato emerge che la totalità dei cittadini, i quali hanno risposto si trovano a meno di 400 mt (5 minuti a piedi) da una fermata di mezzi di trasporto pubblico. All'interno del questionario sono state presentate le zone mappate ed è chiesto se fossero presenti punti dove mancano strisce pedonali ed è stata rilevata l'assenza di strisce pedonali nell'attraversamento, al fondo del Ponte vecchio dal lato di ottica Brucato a Gelo doc, lì si dovrebbe inserire un divieto di attraversamento e rendere obbligatorio il giro da Lato San Rocco.

E' stato rilevato inoltre che mancano scivoli sul marciapiede in corrispondenza di incroci o attraversamenti pedonali

- Nelle zone indicate delle poligonazioni
- In tutta via XXV aprile
- Nell'ultimo ingresso al cimitero
- Via costituzione 4 con il marciapiede ad angolo

Dalla domanda successiva veniva richiesto se si ritenga necessario avere informazioni in braille o mappe tattili per disabili sensoriali nelle strutture pubbliche / ad uso pubblico.

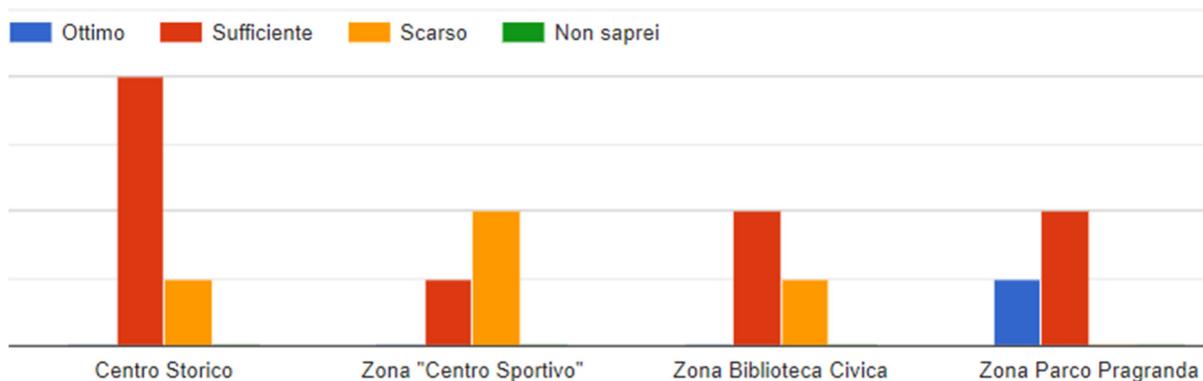
Le risposte sono affermative per quanto riguarda l'indicazione della farmacia, Comune, biblioteca e pensiline dell'autobus.

Viene anche suggerita la possibilità di applicare il Progetto "LETI SMART". Si tratta di un bastone intelligente per non vedenti ed ipovedenti. L'idea nasce dalla costante osservazione delle difficoltà e dei rischi che le persone non vedenti affrontano mentre si muovono nel traffico e nel contesto cittadino, dove le insidie ed i pericoli sono sempre in agguato e dove l'orientamento spesso viene a mancare per molteplici motivi, legati principalmente al rumore e alle barriere architettoniche che obbligano a percorsi alternativi, non sempre conosciuti, o a condizioni di scarsa visibilità come quella notturna con strade poco illuminate dove il non vedente rischia di non essere visto o di essere.

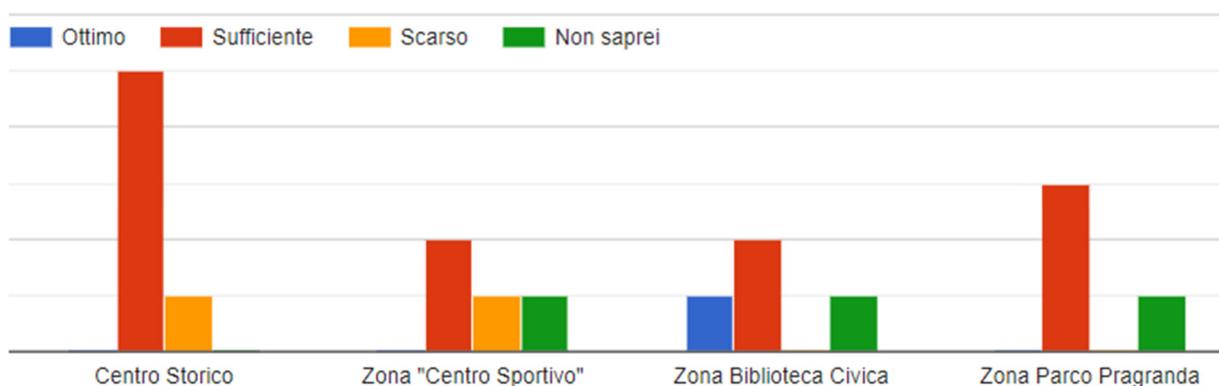
In seguito si domanda se si ritenga necessario avere facilitatori per persone non udenti (sistemi a induzione) e servizio di traduzione del linguaggio dei segni in strutture pubbliche e/o ad uso pubblico e sono state affermative le risposte che indicano come luoghi scelti i seguenti

- Comune
- Posta
- Scuole
- Semafori e pensiline autobus

Attraverso il questionario viene anche richiesta una valutazione in merito alla conservazione dei percorsi pedonali e degli spazi pubblici maggiormente frequentati ed in seguito è riportato il grafico di riferimento.



La stessa tipologia di domanda viene richiesta per quanto riguarda l'illuminazione serale dei percorsi pedonali e degli spazi pubblici maggiormente frequentati e di seguito sono riportati i risultati



Si rilevano inoltre che mancano parcheggi per persone con disabilità

- In centro
- Nei pressi del Comune
- Via Costituzione 4 per mancanza di segnaletica a terra.

In seguito è stato chiesto se fossero state riscontrate difficoltà di accesso negli edifici pubblici segnalati, partendo da quello con maggiori difficoltà a quello con minori difficoltà:

- Comune San Mauro

- Biblioteca Civica "Germana Bocca"
- Piscina Comunale "Gramsci"
- Scuola materna "Galante Garrone"
- Scuola Media Statale Carlo Alberto dalla Chiesa
- Parco Pragranda

Invece la classifica degli edifici dove sono presenti il maggior numero di barriere architettoniche sono:

- Banche
- Uffici postali
- Negozi
- Bar/ristoranti
- Ambulatori Medici
- Chiese

Durante la domanda se i mezzi di trasporto nelle zone evidenziate siano di sufficiente accessibilità, ben il 60% delle persone ha risposto in maniera positiva.

In aggiunta si chiedeva, sempre in riferimento alle zone evidenziate se fossero presenti che più difficili da percorrere per un pedone e le risposte si dividono tra

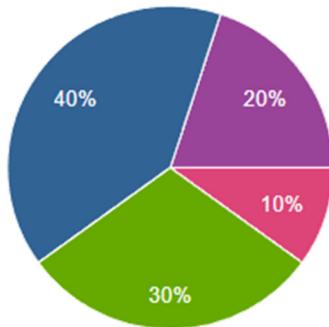
- Via Martiri della Libertà, in particolare nei pressi del Comune, nello specifico di fronte al Municipio il percorso pedonale andrebbe più protetto come avvenuto ad esempio in Via Diaz, ultimo tratto verso via Martiri della Libertà
- Dietro la Scuola Silvio Pellico per andare verso il ponte nuovo è presente un restringimento notevole
- Via XXV aprile con marciapiedi spesso inaccessibili ed in particolare in prossimità del TUO DORA sono presenti molti arbusti che invadono il marciapiede
- Centro

La domanda seguente verteva sulla zona della città dove vivono le persone che hanno risposto così

- Via pescatori
- Via Costituzione, zona ponte nuovo
- Via 25 aprile
- Via Torino
- Via Torino 63, Sant'Anna
- Via costituzione
- Centro - Via Madonna dei Poveri

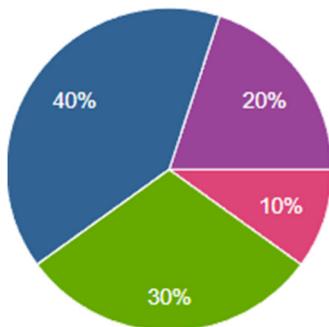
- Via Del Porto
- via Alessandria 6/A

Al fine di comprendere le motivazioni del pubblico per la risposta al questionario, viene domandato se il compilatore del questionario sia una persona con fragilità



- con disabilità permanente
- con disabilità o limitazione psicomotori...
- con disabilità o limitazione sensoriale
- con disabilità o limitazione psichica e i...
- con difficoltà temporanea (arto ingess...
- con limitazione (con passeggino, carr...
- familiare, parente, amico o badante ch...
- non ho particolari limitazioni/non mi rit...

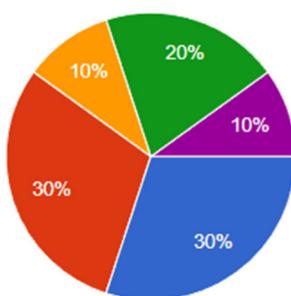
▲ 1/2 ▼



- altro
- No
- No, un mio caro è disabile

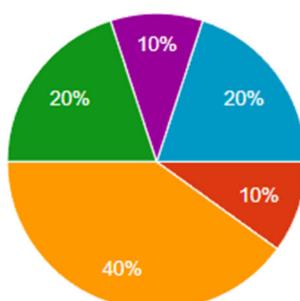
▲ 2/2 ▼

Segue domanda simile se è una persona....



- Persona interessata dalla questione disabilità
- Genitore di figli piccoli (minori di 5 anni)
- Persona anziana
- Persona direttamente interessata dalla questione disabilità
- Anziano

Ed infine l'età



- inferiore a 18 anni
- 19-30 anni
- 31-40 anni
- 41-50 anni
- 51-60 anni
- 61-70 anni
- 71/80 anni
- maggiore di 81 anni

Considerazioni e/o suggerimenti finali:

- Semafori per ipovedenti non funzionanti
- In prossimità del ponte vecchio Vittorio Emanuele arrivando a piedi dalla caserma dei carabinieri, nell'ultimo tratto eliminerei la siepe e creerei un marciapiede. In quel tratto di via xxv aprile quasi tutti lo percorrono a piedi in contromano . Il dosso della strada a fianco è scomodo, anche per le persone in bici. La reputo un'opera utilissima, di cui forse è già stato depositato anche un progetto
- Ampliare le zone. La zona dal centro storico a sant'Anna è un disastro come marciapiedi
- I marciapiedi di via Torino rappresentano spesso un ostacolo alla viabilità pedonale, soprattutto se con passeggini o biciclette per bambini. Il traffico sostenuto e la velocità dei veicoli continuano a rappresentare un problema di sicurezza pubblica
- Manca pedana per accesso alla fermata del pulman in via xxv aprile angolo via costituzione e manca segnaletica a terra per il parcheggio disabili a noi dedicato
- Per tarare meglio le priorità di intervento sarebbe utile conoscere il numero dei disabili assistiti dal Comune e dal Cisa con una suddivisione di massima per tipo di disabilità.
- Marciapiedi piu' curati

Sono giunte altre osservazioni e sono elencate qui di seguito

1. In Piazza Mochino i passaggi pedonali sono troppo lontani tra di loro ed inaccessibili. Si fa richiesta di poter posizionare le strisce pedonali più vicine. Da lì per andare in farmacia il giro è troppo lungo. Se dovessero chiudere le porte del vecchio attraversamento, questo rappresenterebbe un problema
2. Dal Centro Polivalente all'Incrocio di Via della Costituzione
3. All'ingresso del cimitero, ultimo cancello è presente ghiaia ed almeno 10 cm di grafino per entrare. Nella zona dove c'è la ghiaia, il passaggio è problematico ed occorre fare tutto il giro per evitare scivolamenti. La ghiaia davanti alla rampetta del cancello è un problema perché la ghiaia fa scivolare le persone ed occorrerebbe avere un girellino per evitare situazioni di potenziali cadute
4. Gli attraversamenti di Via Speranza dovrebbero essere rivisti ed installare dei rallentatori
5. In via Costituzione n.4 vengono segnalate i seguenti punti
 - a. La discesa del marciapiede
 - b. Posto auto da riverniciare
 - c. Altra discesa del marciapiede verso il parcheggio e pavimentazione risulta disastrosa
 - d. Pedana per fermata bus via XXV aprile angolo via Costituzione, per andare in direzione del centro

Vengono riportate in seguito le foto di alcune problematiche riscontrate

- Via della Costituzione



Parcheggio con perimetro sbiadito ed erba che cresce non curata



Elementi non continuativi di percorso



Rampa in pendenza e cancello di uscita garage direttamente su strada senza arretramento non consente il posizionamento di strisce pedonali ed il percorso disabili davanti a questa disattenzione progettuale obbliga ad un giro della carrozzina senza strisce ed in prossimità della carreggiata veicolare



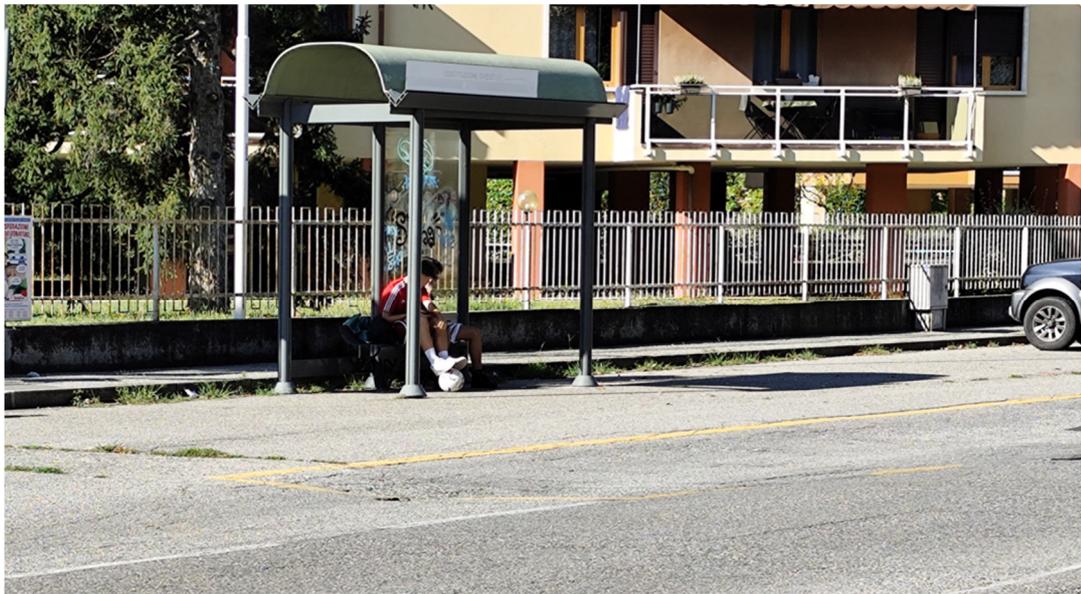
I parcheggi sono troppo corti per essere disposti perpendicolarmente, occorrerebbe proporre lisca di pesce perché ad oggi una carrozzina su questo marciapiede

non ci passa

- Via XXV aprile



Manto stradale dissestato



Non sono presenti cartelloni per gli orari del bus



Strisce pedonali rovinate



Fondo stradale del marciapiede che ha ceduto



Passaggio pedonale non agevole



Passaggio pedonale inesistente



Manca strato asfaltato



Manca strato asfaltato



Manca strato asfaltato



Marciapiede inaccessibile



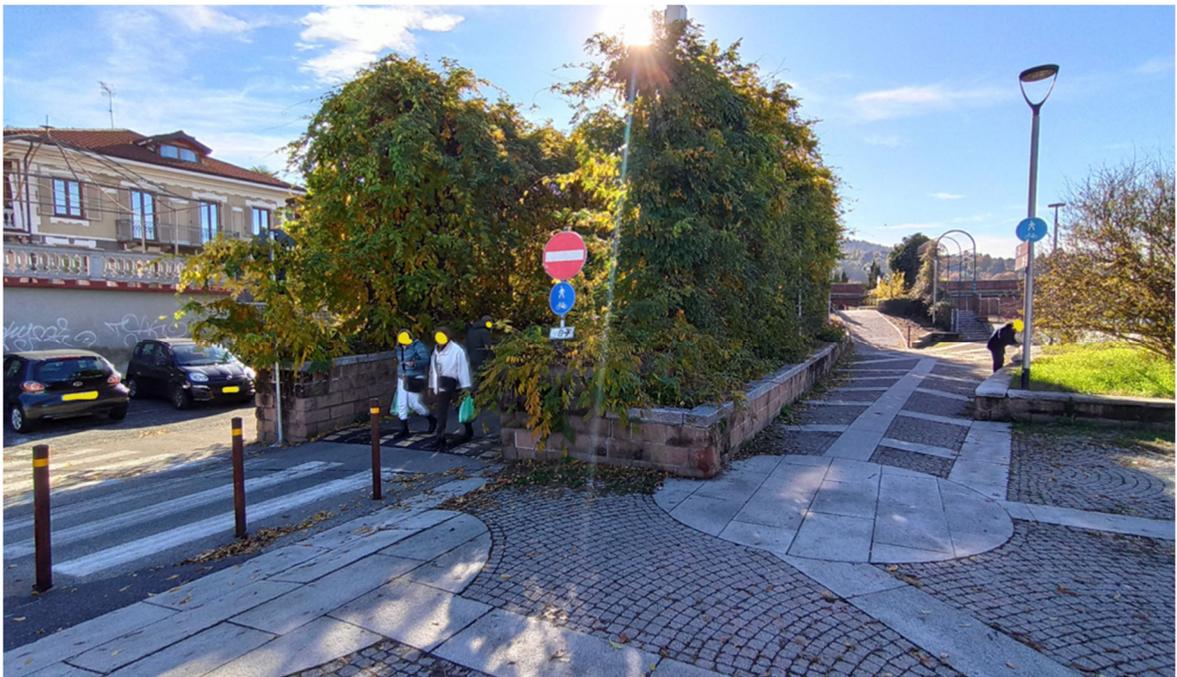
Occorre manutenzione

- Piazza Vittorio Emanuele - via Municipio

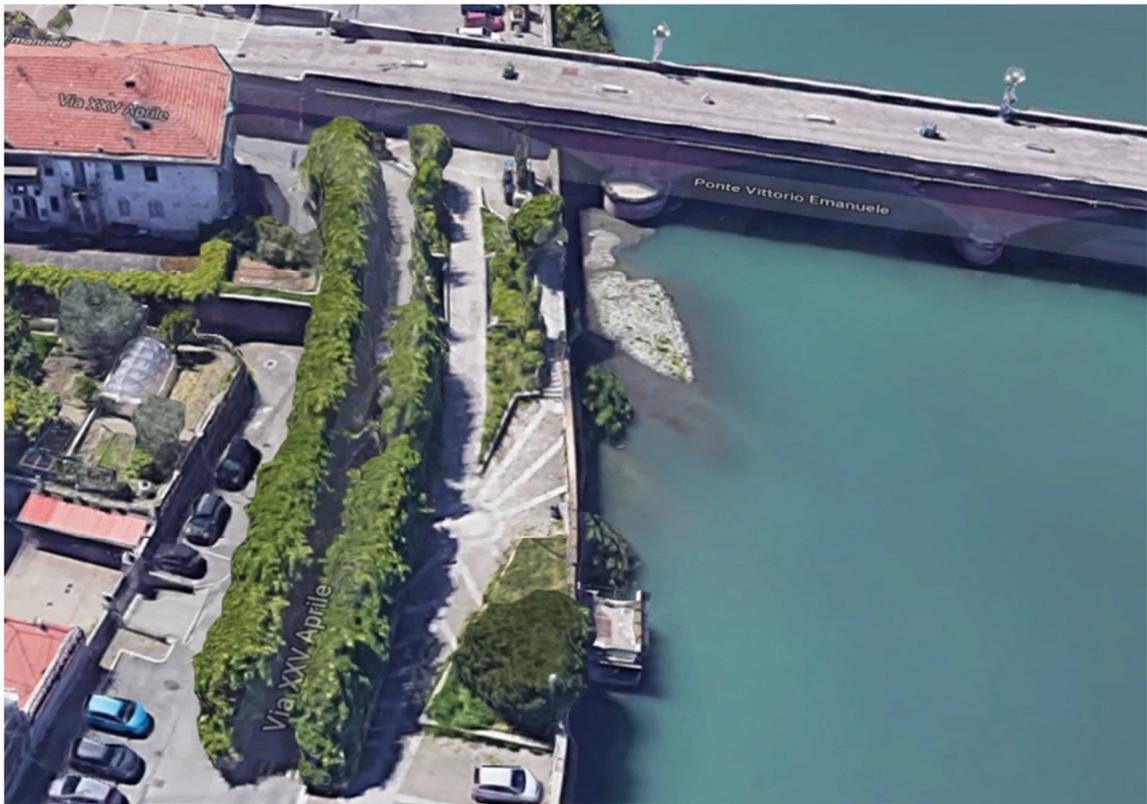


Occorre provvedere alla manutenzione dello strato dei sampietrini

- Zona Via XXV Aprile si segnala la mancanza di accesso pedonale facilitato che da via XXV aprile porta all'arcata del ponte vecchio, per accedere a piazzale Europa. Viene segnalato che nel progetto originario non hanno tenuto conto di un passaggio pedonale adatto per disabili, persone con difficoltà motorie o persone che spingono la carrozzina, persone che transitano con borse pesanti. In questo tratto la viabilità è molto critica perché via XXV Aprile è densamente popolata e coinvolge tantissimi cittadini. Resta come alternativa il passaggio per la strada stretta, con accesso vietato ai pedoni, alle biciclette ma utilizzata impropriamente da quasi tutti quelli devono andare in Piazzale Europa (e non solo disabili), soprattutto nei giorni di mercato.



Area d'interesse



Area d'interesse



Area d'interesse - soluzione proposta da cittadinanza

P.E.B.A. SAN MAURO TORINESE

ELENCO ELABORATI - Lettera di trasmissione

Arch. Simona Paniati
Arch. Veronica Ruscalla
Geom. Valentina Conversano

Con la presente si trasmette la seguente documentazione come costituente il P.E.B.A. del comune di San Mauro Torinese:

- Relazione illustrativa
- Tavola 1: Planimetria generale
- Tavola 2a: Planimetrie Ambiti
- Tavola 2b: Segnalazioni pervenute in sede partecipata
- Edifici Pubblici

Che contiene in allegato i seguenti:

- Edifici Pubblici - Problemi e soluzioni
- Planimetrie edifici - Indicazioni problemi riscontrati
- Edifici Pubblici - Schede Riassuntive

- Percorsi

Che contiene in allegato i seguenti:

- Percorsi specifici

- Osservazioni cittadinanza

Asti il 16/10/2024

Buongiorno,
si trasmette quanto in oggetto
Cordiali Saluti
Arch. Simona Paniati