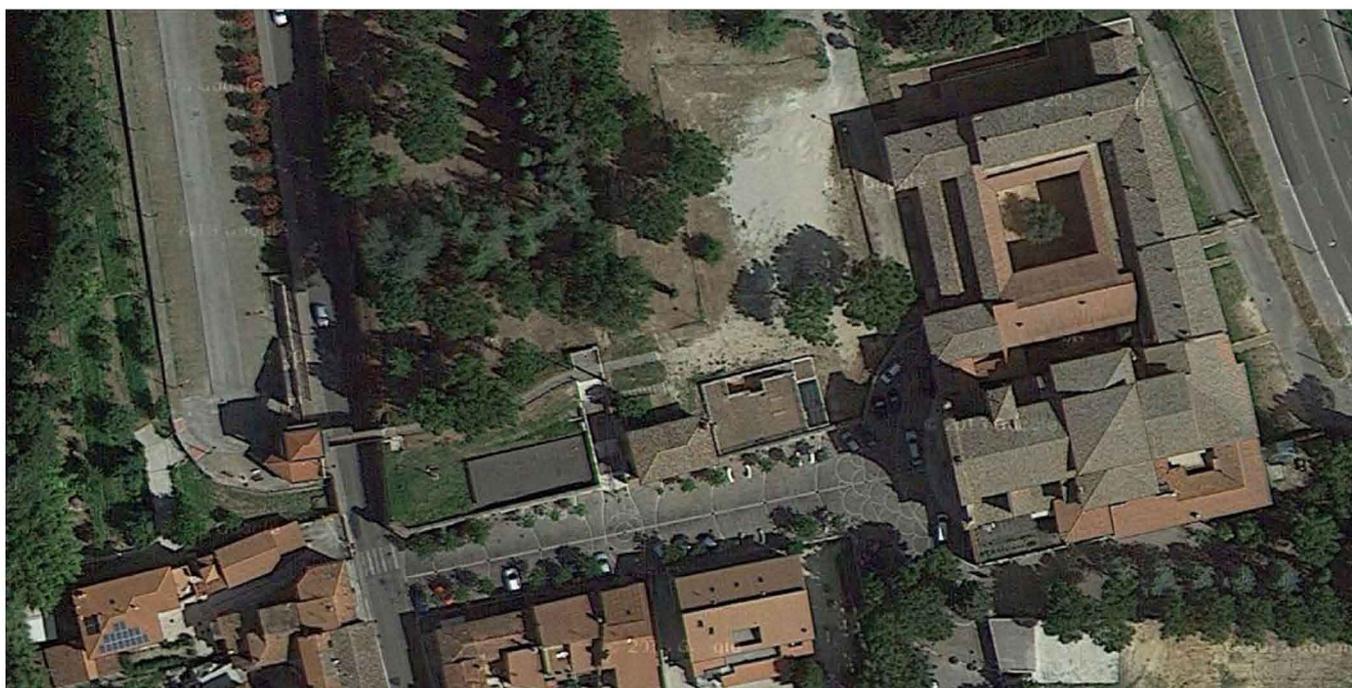




# COMUNE DI TERNI

## INTERVENTI VOLTI AL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLE AREE PERTINENZIALI DELLA BASILICA DI SAN VALENTINO



### Progetto Esecutivo

Committente:

COMUNE DI TERNI



FONDAZIONE  
CASSA DI RISPARMIO  
DI TERNI E NARNI

Associazioni Proponenti:



Progettazione:

Arch. Marco Turilli

Collaborazione:

Dott. Dini Niccolò

Coordinamento Tecnico Scientifico:



Oggetto:

Relazione generale e documentazione fotografica

ELAB:

01

Data:

03/02/2015

Nome file:

Codifica:

Scala:

REV.	DATA	OGGETTO REVISIONE	REDATTO	CONTROLL.	APPROV.



**F.A.D.A.**

Federazione Associazioni Diversamente Abili

## **OPERE VOLTE ALL'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLE AREE PERTINENZIALI DELLA BASILICA DI SAN VALENTINO NEL COMUNE DI TERNI**

PROGETTO ESECUTIVO

### **RELAZIONE GENERALE**

#### **Sommario**

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>IPOTESI PROGETTUALE</b> .....	<b>3</b>

#### **1 PREMESSA**

La sistemazione dell'area esterna alla Basilica di San Valentino è un tema di grande importanza visto che il progetto di adeguamento per garantirne l'accessibilità generalizzata ad ogni categoria di utenza, anche quella più in difficoltà, è un tema che interessa un luogo simbolico della città, il luogo della celebrazione del suo Patrono.

L'intervento di riqualificazione vede compartecipi, in accordo di partenariato, il Comune di Terni, la Fondazione Carit di Terni, le associazioni disabili riunite nella federazione F.A.D.A., con capofila l'associazione Un Volo per Anna Onlus, rappresenta il primo studio pilota del redigendo Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, la cui fase propedeutica, di indagine e studio, è in corso di attuazione all'interno del processo di Agenda 22 avviato dal Comune di Terni e riconosciuto con D.G.C. n. 87 del 15.10.2014 quale "*strumento essenziale per la gestione delle politiche in favore della disabilità*".

Il presente progetto è indirizzato a dare risposte specifiche ad un caso particolare, ma ha anche il compito di stimolare una sensibilità nuova.

Le città sono di tutti, ma spesso non sono per tutti.

Una delle caratteristiche essenziali di un qualsiasi spazio pensato e costruito per l'uomo deve essere quella della sua possibile fruizione, completa ed agevole, da parte di tutti, compresi coloro che per periodi temporanei o in modo permanente soffrono per una ridotta capacità motoria o sensoriale.

L'accessibilità non va intesa come esigenza di poter disporre di spazi privi di ostacoli fisici (barriere architettoniche), ma come sinonimo di "comfort ambientale", in situazione di sicurezza ed autonomia per tutti, oltre che agevole usabilità degli spazi costruiti e del territorio nel suo insieme.

Il "diritto alla accessibilità" degli spazi urbani o del territorio diventa sempre più pressante da parte di tutti. In modo particolare da parte di quella ampia fascia di persone che, per differenti situazioni fisiologiche o patologiche, ha poca autonomia per limitate energie disponibili o per svantaggi dovuti ad una ridotta capacità motoria o sensoriale (anziani, ipovedenti, ecc.).



**F.A.D.A.**

**Federazione Associazioni Diversamente Abili**

Generalmente si associa il concetto di disabilità alle persone costrette all'uso della sedia a rotelle, ma le disabilità sono di varia natura e tanti sono i gradi del disagio.

Non bisogna dimenticare che l'abbattimento delle barriere architettoniche non deve essere pensato esclusivamente per le categorie con patologie riconosciute in forma permanente: l'aumento sempre più percepibile della popolazione di età anziana (portatrice di numerose patologie di carattere degenerativo), il numero abbastanza considerevole di persone colpite da infortunio (costrette per un certo periodo a subire delle limitazioni nella loro mobilità abituale), le donne in gravidanza (ma anche genitori e nonni alle prese con carrozzine o passeggini), i lavoratori che devono movimentare dei carichi o anche solo le persone che vanno a fare la spesa con il carrello, fanno constatare come l'abbattimento delle barriere sia di fatto un modo di pensare un rinnovato modello di città per tutti. Nel tempo si è anche evoluta la sensibilizzazione generale di chi lavora sullo spazio pubblico, a seguito anche della introduzione legislativa dell'obbligo di estensione dell'abbattimento delle barriere architettoniche nello spazio pubblico.

Ma quell'impegno politico e questa evoluzione di cultura tecnica diffusa devono essere sostenuti da uno sforzo individuale continuo e incessantemente aggiornato per non vanificare, attraverso un operato non sufficientemente convinto, i risultati attesi, che devono sempre essere verificati alla prova dei fatti.

E' dunque necessario che si sviluppi un più generalizzato approccio basato sull'attenzione e sulla condivisione dei problemi da parte dei progettisti e degli attuatori degli interventi di manutenzione e di riprogettazione dello spazio pubblico, con le dovute priorità, ma anche da parte dei disabili riconosciuti nelle associazioni di rappresentanza, per riconoscere gli sforzi che sempre più sono applicati nell'azione della struttura comunale e, semmai, collaborando con la struttura operativa degli uffici tecnici comunali per segnalare eventuali suggerimenti o situazioni cui porre rimedio.

Una città "handicappata" che continua ad avere ostacoli di vario genere è una città fortemente diseconomica oltre ad essere certamente discutibile dal punto di vista umano e sociale.

Perché la città diventi di tutti è necessario sollecitare le Istituzioni ed i soggetti impegnati nella sua gestione a considerare l'accessibilità come principio informatore di nuova progettualità, al fine di rispondere con sempre maggior efficacia alle vere esigenze della collettività in direzione di uno sviluppo corretto e responsabile.

## **2 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO**

Attualmente gli accessi alla Basilica ed ai servizi principali ad essa connessi, presentano delle criticità nei punti di attestamento, nei varchi di accesso, nei percorsi pedonali e nei collegamenti verticali.

Nello specifico si è riscontrata la presenza delle seguenti barriere:

- 1) mancanza di parcheggi dedicati ad un'utenza diversamente abile secondo le specifiche di cui all'articolo 4, comma 2.3, D.M. 236/89 e articoli 10 e 11, D.P.R. 503/96 (Foto 1);
- 2) presenza di avvallamenti nel manto di superficie del marciapiede pedonale su Via San Valentino, realizzato in masselli di cls autobloccanti, posto all'uscita del sistema di rampe di collegamento col parcheggio, che costituiscono un'insidia alla deambulazione per persone con ridotta o impedita capacità motoria (Foto 2);
- 3) mancanza di un adeguato sistema di segnaletica orizzontale all'attraversamento di via San Valentino, all'imbocco della viabilità di accesso al sagrato (Foto 3);
- 4) presenza di percorso pedonale in quota costituito da passerella aerea in legno che necessita di interventi di manutenzione degli elementi componenti (Foto 4);



**F.A.D.A.**

Federazione Associazioni Diversamente Abili

- 5) mancanza di adeguata pavimentazione del percorso pedonale localizzato alla quota del giardino superiore, che dall'ascensore conduce in direzione del sagrato della Basilica (Foto 5);
- 6) presenza di pavimentazione sconnessa, realizzata con cubetti di porfido disposti a coda di pavone, divelti dalla crescita dell'apparato radicale degli alberi di pino presenti in prossimità del sagrato (Foto 6);
- 7) presenza di barriera all'ingresso della Basilica costituita da gradino alto 15 cm sull'uscio del portone principale (Foto 7);
- 8) presenza di cancello pedonale in ferro battuto con anta di dimensione insufficiente a consentire un agevole transito di persona su sedia a ruote (Foto 8);
- 9) presenza di dislivelli all'ingresso dei varchi di accesso al locale utilizzato per la pesca di beneficenza in occorrenza della festività del Patrono (Foto 9);
- 10) impianto ascensore in avanzato stato di degrado, sia per gli innumerevoli atti vandalici subiti, sia per il furto di diverse parti elettriche e meccaniche necessarie al suo funzionamento, come descritto compiutamente nella relazione dell'impianto CIAM n. 3163 fornita dalla stessa ditta, unitamente ad offerta economica per la riparazione acquisita al protocollo del Comune con n. 9359 del 22.01.2015 allegata alla presente relazione (Foto 10).

### **3 IPOTESI PROGETTUALE**

Nel presente paragrafo sono evidenziate le soluzioni di progetto per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche esistenti nelle aree pertinenziali della Basilica di San Valentino.

Sul piano normativo si fa riferimento alle seguenti disposizioni normative:

- **Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503** *“Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.”*
- **Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236:** *“Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”.*

Andranno adottate le seguenti soluzioni tecniche a seconda delle criticità individuate nel precedente paragrafo:

1. parcheggi (rif: articolo 4, comma 2.3, D.M. 236/89 e articoli 10 e 11, D.P.R. 503/96) : *“Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali o a esse collegato tramite rampe. Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.*

Nel caso in esame, di parcheggio con stalli di sosta localizzati in banchine pavimentate con elementi modulari di cls autobloccanti drenanti, si sottolinea la non compatibilità della suddetta pavimentazione con la percorrenza in sedia a rotelle, vista la dimensione dei vuoti tra un elemento e l'altro e la mancanza di giunti perfettamente sigillati. In tale caso si prevede la rimozione del pavimento in cls e la sua sostituzione con tappetino di usura in asfalto previa ricostituzione del sottofondo con massetto di cls armato con rete



**F.A.D.A.**

**Federazione Associazioni Diversamente Abili**

elettrosaldata. Si prevede di realizzare n. 3 stalli di sosta di dimensione 3,20 x 5 ml, segnalati con adeguata segnaletica orizzontale e verticale.

2. ricostituzione della planarità del marciapiede attraverso opere di smantellamento di porzione limitata di pavimentazione, livellamento dei sottofondi tramite stesa di sabbia di opportuna granulometria, compattazione, posa in opera dei masselli accantonati in cantiere, sigillatura, stuccatura;
3. realizzazione di segnaletica orizzontale all'attraversamento realizzata con prodotti tipo "colato plastico a freddo bicomponente, composto a struttura macromolecolare, fortemente reticolata, che aderisce perfettamente al manto stradale fondendosi ad esso, con caratteristiche prestazionali tali da garantire una buona vita funzionale, mantenendo i valori richiesti per legge per colore, visibilità notturna, resistenza al derapaggio. Per la realizzazione dell'attraversamento pedonale si farà riferimento alle seguenti leggi:
  - D. Lgs 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i.;
  - D.M. 5 novembre 2001 s.m.i.;
  - Norma UNI EN 1463 20 aprile 1998.

Le zebre saranno facilmente riconoscibili, bianche su fondo rosso, con spessore di 50 cm, distanti 50 cm l'una dall'altra, di ampiezza 2,5 m. In termini di qualità dei materiali utilizzati, alle vernici sono richieste caratteristiche di attrito e di luminanza di livello elevato. Per "rafforzare" la visibilità della segnaletica orizzontale saranno utilizzati dei dispositivi integrativi di tipo retroriflettente (ad es. markers tipo occhi di gatto), disposti, sia longitudinalmente al senso di marcia, al fianco della linea di delimitazione del ciglio della carreggiata, sia trasversalmente al senso di marcia dei veicoli. Tali dispositivi integrativi della segnaletica orizzontale non devono sporgere più di 2,5 cm dal piano della pavimentazione e devono essere fissati in modo che siano evitati distacchi sotto la sollecitazione dei veicoli in transito.

All'ingresso della zona zebra saranno poste delle pavimentazioni tattili per la mobilità "sicura" delle persone ipovedenti. Nel caso specifico la pavimentazione tattile deve svolgere le seguenti funzioni: indirizzare l'ipovedente fino al bordo del marciapiede dove inizia l'attraversamento pedonale; individuare il confine tra zona sicura (marciapiede) e zona di pericolo (carreggiata). Per assolvere queste funzioni sono necessari due codici tattili, uno di indirizzamento ed uno di attenzione come meglio indicato nell'elaborato grafico allegato. Affinché i due codici siano percepiti dall'ipovedente è necessario che diano sensazioni tattili diverse rispetto alla pavimentazione circostante (marciapiede e carreggiata). A tale scopo saranno adottate delle apposite pavimentazioni in commercio, con sistema di codifica LOGES che si basa su di una codifica di linguaggio riassumibile in rigature continue per i tratti di percorso lineare e rilievi a bolle per i punti di segnalazione del pericolo valicabile o assoluto.

Lungo la carreggiata, in entrambe le direzioni sarà disposta una segnaletica orizzontale tipo rallentatori ottici e un segnale verticale per ogni direzione di marcia, il Codice della Strada (D.Lgs. 285/92) all'articolo 40, comma 11, recita: "*Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti 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*";

4. le travi della passerella presentano dei punti di evidente degrado costituiti da fessurazioni più o meno superficiali. In tale caso l'intervento esclude opere di consolidamento, demandate ad un successivo intervento a seguito di una più approfondita indagine strutturale



**F.A.D.A.**

**Federazione Associazioni Diversamente Abili**

- sul manufatto, e si limita alle sole opere di manutenzione volte a limitare l'avanzamento dei fenomeni di degrado in atto dovuti all'esposizione agli agenti atmosferici senza che siano intervenute nel tempo opere di costante manutenzione. L'intervento consisterà nella stuccatura delle fessurazioni con collanti/resine misti a trucioli di legno/segatura previa pulizia del legname e successivo trattamento protettivo dato per impregnazione, del tipo antitarlo resistente agli agenti atmosferici;
5. realizzazione di percorso pedonale, nel tratto ove attualmente inesistente perché imbrecciato, costituito da sentiero di 1,50 ml di larghezza lastricato con basole di porfido disposte ad opera incerta posate su massetto di calcestruzzo armato con rete elettrosaldata diametro 8 mm maglia 20x20, delimitato da cordoli in cav. Gli elementi costituenti la pavimentazione avranno giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, saranno piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2;
  6. intorno ad uno dei pini localizzati sul piazzale davanti al sagrato si è verificato lo svellimento dell'acciottolato in cubetti di porfido a causa della crescita delle radici dello stesso albero. L'intervento prevede l'eliminazione dei cubetti di porfido e dello strato di sabbia sottostante e la realizzazione di un'aiuola permeabile di forma circolare con raggio approssimativo di 4 ml perimetrata da cordolo/sedile realizzato con blocchetti di calcestruzzo intonacati sormontati da copertina in pietra poggiante su fondazione di c.a. costituita da piccolo cordolo disposto al piede dello stesso muretto;
  7. all'ingresso principale della Basilica, il gradino di 15 cm posto sull'uscio, costituisce una barriera all'ingresso in chiesa. Vista l'importanza simbolica del luogo, la soluzione tecnica è demandata ad un successivo approfondimento tecnico/realizzativo che possa recepire anche le istanze sovraordinate della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici dell'Umbria.;
  8. allargamento dell'anta apribile del cancello in ferro tramite opere di modificazione delle parti di telaio fisse, che per una porzione verranno tagliate e rese mobili, tramite l'inserimento di cerniere;
  9. realizzazione di piccolo scivolo in lamiera di acciaio zincata a caldo da applicare in affiancamento della soglia di ingresso al locale;
  10. fornitura e posa in opera di ascensore oleodinamico come da offerta CIAM n. PNI 5-15/ver.1 consegnata al protocollo del Comune di Terni al n. 9359 del 22.01.2015.

Terni, li 02.02.2015

Arch. Marco Turilli

.....  
Presidente Associazione Un Volo per Anna Onlus



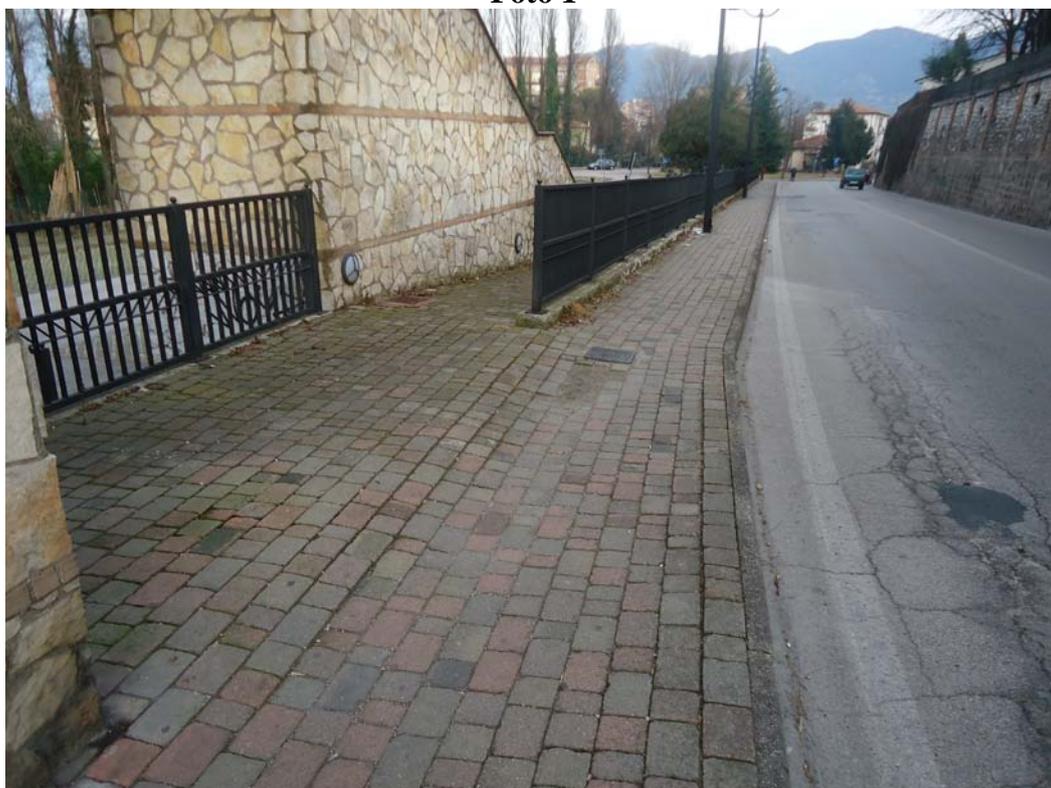
**F.A.D.A.**

Federazione Associazioni Diversamente Abili

### DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



**Foto 1**



**Foto 2**



**F.A.D.A.**

Federazione Associazioni Diversamente Abili



**Foto 3**



**Foto 4**



**F.A.D.A.**

Federazione Associazioni Diversamente Abili



**Foto 5**



**Foto 6**



**F.A.D.A.**

Federazione Associazioni Diversamente Abili



**Foto 7**



**Foto 8**

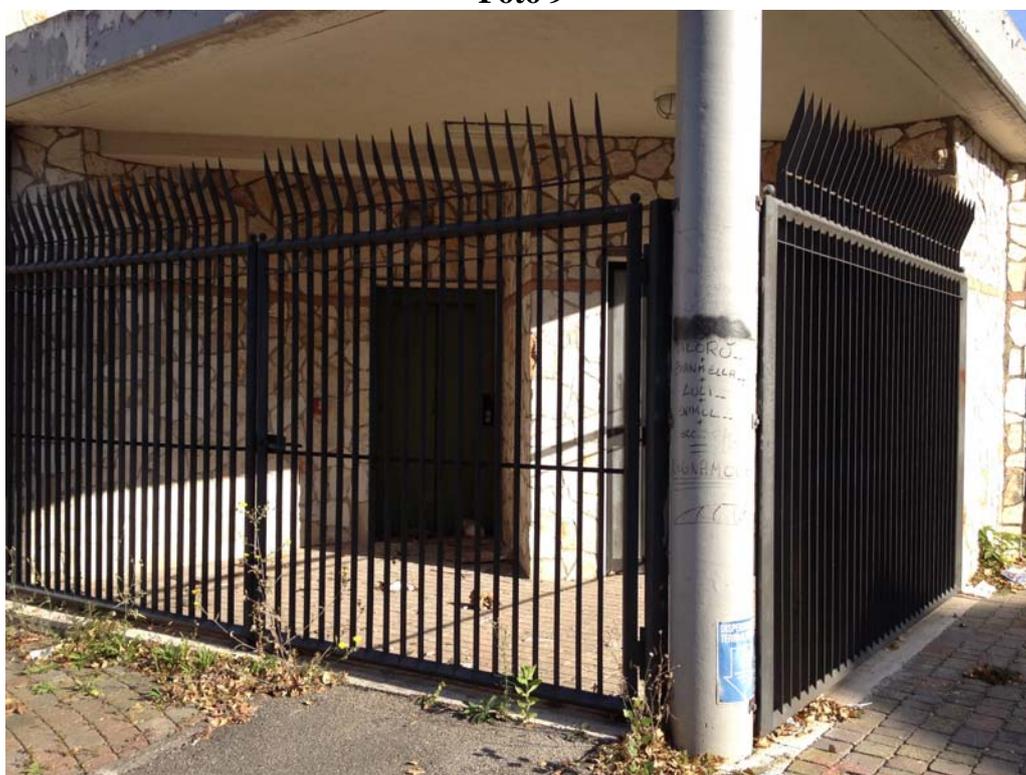


**F.A.D.A.**

Federazione Associazioni Diversamente Abili



**Foto 9**



**Foto 10**