

REGIONE PIEMONTE
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO



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

AGGIORNAMENTO 2024

RELAZIONE DI PIANO



STUDIO DI PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE
ALBERTO BRASSO ARCHITETTO

STUDIO DI PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE
ALBERTO BRASSO ARCHITETTO

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE
ARCHITETTONICHE
Aggiornamento 2024
RELAZIONE DI PIANO

Data: Dicembre 2024
Redazione: *Studio Alberto Brasso Architetto*
Responsabile di progetto: *Dott. Arch. Alberto Brasso*

Copyright ©2024–Studio Alberto Brasso Architetto - Torino



Indice

1	INTRODUZIONE.....	5
2	UNIVERSAL DESIGN, PER UNA PROGETTAZIONE INCLUSIVA.....	6
1.1	<i>Premessa</i>	6
1.2	<i>L'UNIVERSAL DESIGN</i>	6
1.2.1	<i>I principi</i>	7
3	BUONE PRATICHE DI PROGETTAZIONE INCLUSIVA	9
3.1	Il quadro esigenziale	9
3.2	L'approccio progettuale inclusivo	10
1.2.2	<i>I percorsi e il superamento dei dislivelli</i>	10
1.2.3	<i>I parcheggi e le aree di sosta</i>	11
4	L'APPROCCIO URBANISTICO-SISTEMICO AL P.E.B.A. E IL TEMA DELL'ACCESSIBILITA' DELLE CITTA'	13
4.1	Premessa	13
4.2	I P.E.B.A. e l'accessibilità dei cittadini	14
5	RIFERIMENTI NORMATIVI	16
5.1	Quadro normativo in materia di predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche	16
5.2	Quadro normativo in materia di misure di superamento di barriere percettive	17
6	METODOLOGIA PER LA REDAZIONE DEL P.E.B.A. DEL COMUNE DI PONT CANAVESE	19
6.1	Redazione del P.E.B.A. di Pont Canavese.....	19
6.2	Metodologia e articolazione del piano	20
6.2.1	Finalità e metodologia di elaborazione	21
6.2.2	Articolazione del piano	23
7	CONTENUTI DEL P.E.B.A DEL COMUNE DI PONT CANAVESE	26



7.1	ANALISI DELLO STATO DI FATTO	26
7.2	ELENCO DELLE SCHEDE DI CENSIMENTO REDATTE.....	47
7.3	ESITI DELLE ANALISI SUGLI ELEMENTI CENSITI	52
7.4	DEFINIZIONE DELLE POSSIBILITA' DI INTERVENTO.....	67
7.4.1	Abaco degli interventi standard e stima dei costi standard	68
7.4.2	PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI	78
7.5	SERVIZIO DI CONSULTAZIONE CARTOGRAFICA DEGLI ELEMENTI DI PIANO.....	80



1 INTRODUZIONE

Il P.E.B.A. - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche è uno strumento finalizzato all'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi e negli edifici pubblici. Ha lo scopo di conoscere e di mappare delle situazioni di impedimento, rischio od ostacolo (barriere fisiche e percettive) alla fruizione degli spazi collettivi.

Il Piano è uno strumento procedurale e tecnico per il governo e la rimozione delle cause dirette, indirette ed indotte che limitano o impediscono l'accessibilità di luoghi e servizi. Quale programma operativo, inquadra in un disegno logico e coerente il complesso degli interventi di adeguamento/riqualificazione degli ambienti dal punto di vista dell'accessibilità prevedendone la loro attuazione nel tempo, secondo principi di priorità e in base alle risorse economiche disponibili.

Il concetto di disabilità oggi indica che non sono le caratteristiche soggettive delle persone a creare svantaggio ed esclusione sociale, ma l'interazione con barriere comportamentali e ambientali. Pertanto la disabilità, in interazione con varie forme di barriere, può impedire la piena ed effettiva partecipazione delle persone alla vita sociale su base di uguaglianza con gli altri.

Le azioni di miglioramento dell'accessibilità delle attrezzature pubbliche collettive aumentano la qualità della vita di tutti i cittadini e dei fruitori della Città e comportano un più diffuso "comfort urbano", sia che si tratti di persone con ridotta capacità motoria o sensoriale, sia che si tratti di persone normodotate, garantendo una piena e fattiva partecipazione alla vita sociale e il più elevato benessere possibile. Per questo l'Amministrazione Comunale adotta il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) quale strumento per consentire la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti indispensabili alla piena accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Il P.E.B.A. è un documento condiviso che permette a tutti di conoscere il grado di accessibilità, visitabilità e adattabilità della Città e del patrimonio pubblico, anche al fine di favorire l'integrazione sociale, la sicurezza, la qualità della vita e l'indipendenza.

Il presente Piano ha analizzato e dato indicazioni in merito agli edifici, ai giardini e agli spazi pubblici di proprietà e in capo all'Amministrazione per quel che riguarda la manutenzione. Sono stati presi in considerazione gli altri spazi pubblici, quali marciapiedi o parcheggi, nelle immediate vicinanze del bene censito e alcuni percorsi considerati rilevanti per raggiungere punti peculiari.

Come stabilito dall'incarico assegnato dal Comune di Pont Canavese con Determinazione Responsabile Area Tecnica n. 806/379 del 28/12/2023, è stato redatto il presente Piano, sviluppato attraverso le fasi descritte in seguito.



2 UNIVERSAL DESIGN, PER UNA PROGETTAZIONE INCLUSIVA

1.1 Premessa

Negli anni '70, sulla scia dei movimenti per i diritti civili, sorti in favore delle minoranze razziali, la cultura del superamento delle barriere architettoniche iniziò ad evolversi nella direzione di indiscriminazioni e delle pari opportunità. In questa fase la progettazione e realizzazione di ambienti e prodotti non discriminatori divenne strumento per la conquista dei diritti civili per tutti.

Negli Stati Uniti il concetto di "progettazione accessibile" fu introdotto nel Rehabilitation Act del 1973, che responsabilizzava in tal senso le organizzazioni che beneficiavano di finanziamenti federali di tipo assistenziale.

Un ulteriore importante passo avanti veniva poi realizzato con l'Americans with Disabilities Act (ADA) del 1990, che estendeva il campo di applicazione dei criteri minimi di accessibilità a tutti gli edifici di uso pubblico. L'affermazione e lo sviluppo della progettazione inclusiva dipende principalmente da fattori quali: il prolungamento della durata di vita della popolazione e il costante aumento delle persone con disabilità. In Italia le aspettative di vita, nonostante un lieve decremento registrato nel 2015, sono tra le più alte d'Europa. Il Rapporto annuale Istat 2016 evidenzia che al 1 gennaio 2015 il rapporto anziani/giovani era di 157,7/100 e, nei prossimi trent'anni, il numero di anziani è destinato a crescere fino a sfiorare il 30% della popolazione. Tale dato statistico comporta un conseguente incremento delle persone con disabilità, sia perché sopravvissute a traumi che in passato avrebbero provocato il loro decesso, sia perché la diffusione degli antibiotici e di altri nuovi ritrovati consentono il superamento di molte affezioni un tempo fatali. Nella fase progettuale è dunque necessario dedicare particolare attenzione non solo ai tradizionali criteri di efficienza tecnica e alle normative vigenti, ma anche alla "facilità d'uso" da parte del maggior numero possibile di potenziali utenti. E questo l'oggetto dell'Universal Design, un approccio alla progettazione di tutti i prodotti e ambienti utilizzabili da parte di chiunque, nella maggiore estensione del termine, indipendentemente dall'età, dalle abilità o dalla situazione. E utile a persone giovani e anziane, con abilità eccellenti o ridotte, in condizioni ideali o in circostanze difficili. Termini alternativi usati con significati sostanzialmente analoghi sono "Design for All", "Inclusive Design", "Barrier-free Design".

1.2 L'UNIVERSAL DESIGN

Il termine "Universal Design" venne coniato nel 1985 dall'architetto Ronald Mace, colpito da poliomielite sin da giovane età. Mace definì l'Universal Design come "la progettazione di prodotti e ambienti utilizzabili da tutti, nella maggior estensione possibile, senza necessità di adattamenti o ausili speciali". Egli affermò che l'Universal Design "non è una nuova scienza, uno stile, e non è unico. Esso richiede solo una conoscenza dei bisogni e del mercato e un approccio di buon senso perché tutti noi progettiamo e produciamo beni utilizzabili dal maggior numero possibile di persone". Mace, deceduto improvvisamente nel 1998, riconobbe poi che il termine "universale" non era ideale, in quanto avrebbe potuto creare l'aspettativa di soluzioni di fatto impossibili da realizzare.



In effetti l'Universal Design definisce l'utente in modo esteso e non si concentra solo sulle persone con disabilità. Suggerisce di rendere tutti gli elementi e gli spazi accessibili e utilizzabili dalle persone nella maggiore misura possibile. Non implica che tutto sia completamente utilizzabile da parte di tutti: il termine si riferisce più all'atteggiamento metodologico che a un rigido assunto dogmatico; si propone di offrire soluzioni che possono adattarsi a persone con disabilità così come al resto della popolazione, a costi contenuti rispetto alle tecnologie per l'assistenza o ai servizi di tipo specializzato.

1.2.1 I principi

Quest'approccio metodologico trova nel 1997 una sua struttura definitiva con la definizione di sette principi di progettazione sviluppati dal Centro per l'Universal Design', operante presso la North Carolina State University, ad opera di architetti, designer, assistenti tecnici e ricercatori nel settore della progettazione ambientale:

- 1 uguale utilizzabilità (equitable use). Il progetto deve essere utile e commerciabile per persone con abilità diverse, ovvero deve:
 - 1.1) consentire la stessa utilizzazione a tutti gli utenti: identica quando possibile, altrimenti equivalente;
 - 1.2) evitare l'esclusione o la penalizzazione di qualsiasi utilizzatore;
 - 1.3) far sì che le condizioni di privacy, sicurezza e incolumità siano equivalenti per tutti gli utilizzatori;
 - 1.4) essere attraente per tutti gli utilizzatori.
- 2 flessibilità d'uso (flexibility in use). Il progetto deve consentire una vasta gamma di preferenze e abilità individuali, ovvero deve:
 - a) consentire la scelta del metodo d'uso;
 - b) permettere l'accesso e l'uso con entrambi le mani;
 - c) facilitare l'accuratezza e la precisione dell'utilizzatore;
 - d) fornire adattabilità alle situazioni
- 3 Semplice ed intuitivo (simple and intuitive). L'uso del progetto deve essere facile da capire, a prescindere dall'esperienza, dalle conoscenze, dalle capacità di linguaggio o dal livello corrente di concentrazione dell'utilizzatore, ovvero deve :
 - a) eliminare le complessità non necessarie;
 - b) corrispondere alle aspettative e all'intuizione dell'utilizzatore;
 - c) fornire una grande varietà di alternative di lettura e comprensione;
 - d) strutturare le informazioni coerentemente con la loro importanza;
 - e) fornire suggerimenti e segnalazioni durante e dopo le azioni dell'utilizzatore.
- 4 Informazione percettibile (perceptible information). Il progetto deve comunicare effettivamente le informazioni necessarie all'utilizzatore, indipendentemente dalle condizioni ambientali o dalle abilità sensoriali dell'utilizzatore, ovvero deve:
 - a) avvalersi di metodi diversi (visivi, verbali, tattili) per una presentazione ridondante delle informazioni essenziali;
 - b) fornire una adeguata differenziazione tra le informazioni essenziali e quelle di contorno;
 - c) massimizzare la leggibilità delle informazioni essenziali;



- d) differenziare gli elementi in modo che possano essere descritti (facilitando l'emissione di istruzioni e direttive);
- e) fornire compatibilità con una varietà di tecniche e dispositivi usati da persone con limitazioni sensoriali.

5. Tolleranza agli errori (tolerance for error). Il progetto deve minimizzare i rischi e le conseguenze avverse di azioni accidentali o non intenzionali, ovvero deve:

- a) minimizzare i rischi e gli errori: gli elementi più utilizzati devono essere più accessibili, gli elementi più rischiosi devono essere eliminati, isolati o protetti;
- b) fornire avvertimenti su rischi ed errori;
- c) fornire elementi di protezione;
- d) scoraggiare azioni non intenzionali o che richiedono vigilanza.

6. Basso sforzo fisico (low physical effort). Il progetto deve consentire una fruizione efficiente, confortevole e con minimo sforzo, ovvero deve:

- a) permettere di mantenere una posizione neutra del corpo;
- b) richiedere un ragionevole sforzo di attivazione;
- c) minimizzare le azioni ripetitive;
- d) minimizzare lo sforzo fisico sostenuto.

7. Dimensioni e spazi per l'approccio e l'uso (size and space for approach and use). Il progetto deve prevedere dimensioni e spazi appropriati per l'avvicinamento, il raggiungimento, la manipolazione e l'utilizzazione a prescindere dalle dimensioni del corpo, dalla postura e dalla mobilità dell'utilizzatore, ovvero deve:

- a) fornire una chiara vista degli elementi importanti per qualsiasi utente seduto o in posizione eretta;
- b) rendere il raggiungimento di tutte le componenti confortevole per qualsiasi utente seduto o in posizione eretta;
- c) consentire variazioni nelle dimensioni delle mani e dell'impugnatura;
- d) fornire uno spazio adeguato per l'uso di dispositivi assistivi o di assistenza personale.



3 BUONE PRATICHE DI PROGETTAZIONE INCLUSIVA

3.1 Il quadro esigenziale

Le persone sono diverse, sia per caratteristiche fisiche e anatomiche sia per atteggiamenti (mancine, destre, ambidestre, ecc.) e variano, nel corso della loro vita, dimensioni, posture, capacità funzionali. Una malattia o disabilità (temporanea o permanente) può influenzare caratteristiche come la mobilità, la destrezza, la portata, l'equilibrio, la forza, la resistenza, la vista, l'udito, il parlato, il tocco, la conoscenza, la comprensione, la memoria o il senso di direzione.

La definizione delle caratteristiche dimensionali e morfologiche dell'ambiente, in modo da soddisfare esigenze eterogenee, è subordinata alla necessità di individuare ambiti esigenziali comuni alle persone con bisogni speciali.

In particolare, possono essere individuati cinque profili di utenza:

- utenti con capacità di movimento ridotta;
- utenti su sedia a rotelle;
- utenti con disabilità sensoriali;
- utenti con disabilità mentali;
- utenti con altre forme di disabilità, non direttamente visibili.

Le barriere architettoniche, definibili più propriamente barriere fisicosensoriali, possono sinteticamente, essere raggruppate nelle seguenti tipologie:

- ostacoli e impedimenti fisici;
- barriere percettive;
- situazioni che costituiscono fonti di disagio;
- situazioni che costituiscono fonti di pericolo;
- situazioni che generano affaticamento.

L'interfaccia dei vari profili di utenza con le tipologie di barriere, sopra definite, genera le seguenti criticità:

a) utenti con capacità di movimento ridotta:

- disagio/impossibilità nel superamento di dislivelli eccessivi e scale;
- disagio/impossibilità nella percorrenza di una rampa in discesa;
- disagio/impossibilità nel passaggio attraverso spazi eccessivamente ristretti;
- disagio/impossibilità nell'aprire le porte dotate di meccanismi di ritorno;
- disagio/impossibilità nell'azionamento di meccanismi che richiedono;
- l'uso simultaneo di entrambe le mani;

b) utenti su sedia a rotelle:

- disagio/impossibilità nel superamento di dislivelli eccessivi e scale;
- disagio/impossibilità nel superare forti pendenze;
- disagio/impossibilità nel raggiungere oggetti/dispositivi/finestre posti



- troppo in alto;
- disagio/impossibilità nel passaggio attraverso spazi eccessivamente ristretti;

c) utenti con disabilità sensoriali:

- disagio/impossibilità nell'identificazione di dispositivi di attivazione (pulsantieri, maniglie, ecc.);
- disagio/impossibilità nell'individuazione di ostacoli o di oggetti pericolosi;
- disagio/impossibilità nel muoversi autonomamente in spazi aperti, privi di dispositivi di assistenza percettiva (acustici, tattili, ecc.).

3.2 L'approccio progettuale inclusivo

Una progettazione inclusiva e universale deve, pertanto, tenere conto del quadro esigenziale iniziale, nonché prevedere interventi "equilibrati" ovvero che non favoriscano determinate categorie a svantaggio di altre. Ad esempio, per gli utenti con capacità di movimento ridotta, dovrebbero essere garantiti:

- percorsi in piano (rampe);
- piazzole di sosta e riposo lungo i percorsi;
- corrimano lungo rampe e scale;
- porte con dispositivo di ritorno automatico ritardato;

per gli utenti su sedia a rotelle, dovrebbero essere garantiti:

- possibilità di arrivare il più vicino possibile al sito/funzione di destinazione;
- posti auto riservati entro 50 metri dal sito/funzione di destinazione;
- mezzi di trasporto accessibili e dotati di ancoraggi per la sedia a rotelle;
- percorsi in piano;
- sufficienti aree di manovra;
- dispositivi di attivazione (interruttori/maniglie) accessibili;
- maniglie delle porte con prensilità agevolata;
- porte con dispositivo di ritorno automatico ritardato.

per gli utenti con disabilità sensoriali, ipovedenti e non vedenti, dovrebbero essere garantiti:

- percorsi tattili per l'orientamento (sia negli spazi aperti che negli ambienti pubblici);
- avvisatori acustici per l'orientamento e per la segnalazione di fonti di pericolo;
- mappe tattili con scritte in braille;
- bottoniere e pulsantieri con numerazioni in braille.

1.2.2 I percorsi e il superamento dei dislivelli

Dalla elencazione esemplificativa sopra riportata è evidente che alcune tipologie di "azioni" risultano comuni a più categorie di utenti, altre, invece, sono specifiche solo per determinate categorie.

Risulterà pertanto fondamentale la capacità di gestire e trasformare tale diversità di azioni in un progetto unitario ed inclusivo. Le superfici di pavimentazione tattili, tuttavia, possono presentare un rischio di



eccessivo attrito o rivelarsi scomode per il transito di quelle persone che hanno una maggiore sensibilità ai piedi, degli utenti di sedia a rotelle, dei genitori con passeggini, ecc.

Pertanto, un ambiente stradale progettato in maniera inclusiva dovrebbe prevedere una duplice opportunità, ad esempio affiancando il percorso tattile ad uno liscio, in modo da consentire un'agevole percorrenza alle varie categorie di utenti.

Una buona illuminazione oltre ad agevolare le persone con difficoltà visive migliora anche la sicurezza e la fruibilità degli altri pedoni.

I varchi di accesso con una larghezza sufficiente, priva di ostacoli, consentono a due utenti su sedia a rotelle o a genitori con passeggini di passare contemporaneamente, nonché garantiscono spazio sufficiente per una persona che necessita di bastone o analogo supporto; consentirà inoltre a gruppi di persone di poter camminare a fianco, come genitori con figli piccoli.

Il design dei percorsi pedonali deve essere di facile ed immediata comprensione, logico e coerente. Ciò aiuterà le persone, che usufruiscono regolarmente di un ambiente, a memorizzare un percorso e sviluppare una mappa mentale dell'area; ma aiuterà anche le persone che si imbattono in un' area o percorso per la prima volta. Le funzioni ben progettate aiutano a guidare e orientare una persona e fornire un elevato grado di prevedibilità all'interno di un ambiente: pertanto, devono essere messe in campo le seguenti azioni:

- Considerare i percorsi di accesso, le quote, i dislivelli e il layout del sito.
- Individuare parcheggi e percorsi di accesso per favorire la sicurezza e l'ottimizzazione degli spostamenti.
- Assicurarsi che gli ambienti pedonali siano logici e di chiara comprensione.
- Individuare, ai bordi opposti della strada, chiari punti di attraversamento.

1.2.3 I parcheggi e le aree di sosta

La progettazione dei parcheggi e delle aree di sosta deve rispettare le esigenze degli automobilisti e dei pedoni, ma soprattutto fornire ambienti sicuri per tutte le categorie di utenti. Le strutture di parcheggio dovrebbero essere sufficienti per contenere il flusso previsto di utilizzo e prevedere accessi diretti ed agevoli a tutte le funzioni servite dal parcheggio.

I parcheggi devono essere accessibili, facili da utilizzare, dimensionati per consentire manovre agevoli e la fruizione da parte di tutti gli utenti. La dotazione di un numero adeguato di parcheggi dovrebbe scoraggiare la sosta indiscriminata e selvaggia che frequentemente rende l'ambiente ed i percorsi stradali inaccessibili e pericolosi per tutti. Tutti i posti di parcheggio, indistintamente, dovrebbero considerare le esigenze di tutti gli utenti degli autoveicoli: i genitori con bambini piccoli, persone che hanno bisogno di caricare e scaricare beni e acquisti, persone che potrebbero non essere in grado di camminare o trasportare merci a lungo, persone con difficoltà visive, persone con problemi di udito, persone che usano veicoli più grandi come furgoni che trasportano utenti di sedie a rotelle, ecc.

Generalmente, il criterio per occupare un posto auto autorizzato è che il conducente o un passeggero nel veicolo sia titolare di un permesso di parcheggio, come ad esempio il permesso di parcheggio per disabili. Ciò penalizza l'accesso da parte di persone che sono temporaneamente disabili, donne incinte, anziani, ecc.



La progettazione inclusiva deve quindi considerare anche le esigenze e le condizioni di tutti coloro che, potenzialmente, potrebbero utilizzare un parcheggio, fornendo servizi che siano comodi e sicuri per tutti.

Analogamente al punto precedente, devono essere messe in campo le seguenti azioni:

- Garantire strutture di parcheggio adeguate per il numero di utenti attesi
- Fornire spazi di parcheggio idonei per genitori e bambini e per persone accompagnate
- Fornire spazi idonei a persone che hanno bisogno di aree libere attigue (disabili su sedia



4 L'APPROCCIO URBANISTICO-SISTEMICO AL P.E.B.A. E IL TEMA DELL'ACCESSIBILITA' DELLE CITTA'

4.1 Premessa

L'Europa è ormai una società essenzialmente urbana ed emerge la necessità di innalzare il livello di qualità della vita. Ciò vale in particolare per le persone con disabilità, anziani, e quelli con mobilità ridotta o altri tipi di disabilità temporanee. Questi gruppi rischiano di diventare effettivamente esclusi da parti significative della vita di città, che soffrono l'emarginazione, l'esclusione e l'isolamento.

Tale problematica introduce la necessità di perseguire politiche volte a favorire l'accessibilità degli ambiti urbani, poiché limitare l'accesso di una città per solo una parte della popolazione, ignorando un'altra parte significativa, è economicamente, socialmente e politicamente insostenibile.

Nello specifico per "accessibilità" si intende la possibilità per le persone interessate da diversi gradi di disabilità di avere accesso, su una base di uguaglianza con gli altri, all'ambiente fisico, ai trasporti, ai sistemi e alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) nonché ad altri servizi e strutture. In tutti questi settori esistono ancora importanti barriere.

Aspetti del territorio e della città determinano a diversi livelli di accessibilità. L'accessibilità dell'ambiente urbano assume un carattere sistemico considerando le connessioni tra i seguenti insiemi, a loro volta decifrabili come sottosistemi:

- **ambiente costruito;**
- **trasporti e relative infrastrutture;**
- **strutture e spazi pubblici.**

Con riferimento **all'ambiente costruito**, la dimensione e il funzionamento dei centri urbani, con le varietà di forme e dimensioni degli spazi urbani stratificati e consolidati in particolare nei centri storici, le caratteristiche specifiche delle varie parti della città, che sono legate al livello di crescita insediativa e contrassegnate dalla densità edilizia, rappresentano il primo set di caratteristiche condizionanti l'accessibilità.

Il secondo set attiene ai **trasporti e relative infrastrutture**, e fa riferimento a tutti quei parametri influenzanti la mobilità in una città come le caratteristiche morfologiche del suolo, e dunque dei conseguenti dislivelli, la distanza per il raggiungimento di servizi e le distanze tra queste e i nodi del trasporto pubblico.

Direttamente dai primi due discende il set di criteri afferente agli **spazi pubblici**.

Quest'ultimi sono la gerarchia delle funzioni pubbliche ed il livello di attrezzatura degli spazi pubblici.

Il grado di complessità aumenta considerando il sistema della pianificazione che è strutturato in rigidi istituti gerarchici e settoriali, corrispondenti agli enti amministrativi pubblici. In questo quadro assume particolare importanza la valutazione del livello di accessibilità potenziale come strategia per guidare le fasi di pianificazione della città. Entrando nel merito operativo degli strumenti urbanistici sono possibili vari livelli



d'intervento corrispondenti alle dimensioni dei luoghi e alle finalità fruibili e funzionali cui le stesse parti del territorio sono sottoposte.

4.2 I P.E.B.A. e l'accessibilità dei cittadini

In tale contesto il **Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)**, è lo strumento che **consente di costruire l'accessibilità**. Esso opera individuando un insieme di interventi, in modo ordinato e omogeneo nella realtà urbana, razionalizzando l'uso delle risorse finanziarie.

Il rilancio del P.E.B.A. potrebbe avere il merito di far uscire il tema dell'accessibilità dalla marginalizzazione in cui è costretto, in quanto declinato, quando lo è, esclusivamente in termini di superamento delle barriere fisiche. Esso, viceversa, va indirizzato verso un approccio universale da perseguire attraverso gli ordinari strumenti di governo del territorio. L'accessibilità deve essere per tutti e non dedicata in modo esclusivo ai disabili e confinata negli ambiti politici di sanità e politiche sociali.

Il P.E.B.A. deve essere un progetto operativo finalizzato al conseguimento dell'accessibilità quale valore fondante della qualità della vita delle persone, tale da garantire a tutti gli abitanti autonomia e massima fruizione dell'ambiente costruito.

La fruibilità dei luoghi deve essere coniugata su principi che pur fondandosi sull'esigenza dell'accessibilità fisica, abbiano come principale obiettivo la realizzazione di spazi e percorsi inclusivi rispetto ad ogni possibile diversità. Puntare sul P.E.B.A. è un impegno che vale la pena assumersi in quanto investire nelle politiche inclusive arricchisce e diversifica contribuendo a rafforzare il vantaggio competitivo delle città. L'auspicio è che possa accendersi un interesse degli enti (stato, regione, comuni) per questo strumento che rappresenta, senza dubbio, una misura del livello di welfare, cioè di qualità di vita, se non, in qualche modo, del livello stesso di civiltà di una comunità.

La pianificazione dei servizi deve porre al centro delle scelte urbanistiche il fruitore. Le politiche sociali, inoltre, determinando le modalità di contestualizzazione delle attrezzature fisiche sul territorio devono affiancare operativamente gli strumenti di intervento urbanistici. Una corretta scelta qualitativa e quantitativa, infatti, può nascere solo da una profonda comprensione della società che costituisce e costituirà la città, delle dinamiche sociali in atto, delle differenze sociali esistenti da risolvere e future da evitare, delle diversità culturali che stanno maturando e che vanno valorizzate garantendo piene opportunità per tutti.

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) ha compiuto 30 anni. Introdotto nel 1986, è uno strumento quasi sconosciuto, nonostante sia obbligatorio per tutte le Amministrazioni pubbliche. Tale obbligo fu ribadito anche da una successiva norma del 1992.

Il P.E.B.A. è un piano di intervento per il superamento delle barriere architettoniche e urbanistiche nella città. E' uno strumento volto a garantire un'adeguata e completa accessibilità agli spazi e agli edifici pubblici e di uso pubblico, ai servizi collegati, agli spazi comuni e alle infrastrutture per la mobilità. Esso deve contenere le caratteristiche fisiche e funzionali degli spazi e delle attrezzature edilizie e la determinazione degli interventi necessari per garantirne un'adeguata fruibilità.



Il P.E.B.A., quindi, comporta l'individuazione di una serie di percorsi e di edifici pubblici e di uso pubblico, per ciascuno dei quali sono rilevate le caratteristiche fisiche e funzionali, le criticità e gli interventi di adeguamento necessari al superamento degli ostacoli e delle barriere nonché la quantificazione economica necessaria per l'attuazione dell'intervento. Le criticità rilevabili generalmente riguardano: marciapiedi; percorsi ciclabili; pavimentazioni; rampe; arredo urbano; parcheggi; attraversamenti pedonali.

Il P.E.B.A., in definitiva, deve assicurare a ogni persona la più ampia possibilità di spostarsi, autonomamente e in sicurezza, all'interno dell'ambiente urbano, al di là della sua condizione fisica, sensoriale o anagrafica, oltre che per rispettare la normativa vigente in materia, per operare un cambiamento favorevole della qualità della vita per i cittadini e per chi usa o attraversa la città.



5 RIFERIMENTI NORMATIVI

5.1 Quadro normativo in materia di predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche

Come anticipato in premessa, i P.E.B.A. sono strumenti di pianificazione e programmazione introdotti nel nostro ordinamento giuridico dalla Legge Finanziaria n. 41/1986 (successivamente confermati dal D.P.R. n. 132/2013 del 04.10.2013) che ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche per il conseguimento della piena accessibilità degli spazi collettivi, in conformità con la Legge n. 18/2009 di ratifica della Convenzione O.N.U..

Nella Legge Finanziaria n. 41/1986 la problematica del superamento delle barriere architettoniche viene affrontata, per la prima volta, secondo una logica diversa da quella dei primi provvedimenti in materia, attribuendo maggior attenzione e importanza alla prevenzione rispetto alla sanatoria. A tale scopo, il P.E.B.A. è stato concepito come uno strumento di programmazione generale e come "guida alla progettazione" contenente criteri generali di progettazione finalizzati alla limitazione dell'insorgere di barriere architettoniche e soluzioni spaziali specifiche in grado di creare ambienti interamente fruibili dalle persone con disabilità, o comunque accessibili in larga parte anche ai portatori di handicap.

Nell'intento di affrontare ogni possibile aspetto dell'handicap è stata, pertanto, emanata la Legge n. 104/1992 del 05.02.1992 "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", che, tra le varie disposizioni, ha esteso l'ambito di applicazione agli interventi di ristrutturazione totale e parziale e di manutenzione straordinaria dell'esistente, oltre alle integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.

Con il D.P.R. n. 503/1996, è stato stabilito, in via definitiva, che la competenza per l'elaborazione dei P.E.B.A. di cui all'art. 32 della L. n. 41/1986, è in capo alle amministrazioni pubbliche.

Precedente alla Legge n. 104/1992, è da segnalare il D.M. LL.PP. n. 236/1989 denominato "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche", con il quale sono stati ridefiniti i requisiti di accessibilità, di adattabilità e di visitabilità degli spazi pubblici, poi ripresi dalle più recenti direttive comunitarie.

Il quadro normativo nazionale ha subito, di recente, ulteriori modifiche e integrazioni, in recepimento di convenzioni e protocolli internazionali, emanati dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, impegnata a sensibilizzare gli Stati membri sul tema della libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici, come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa dei portatori di handicap. Con l'adozione dei protocolli "Regole standard delle Nazioni Unite per le pari opportunità delle persone con disabilità" e "Agenda 22" sono stati introdotti programmi specifici in materia di politiche sulla disabilità e definiti appositi strumenti di pianificazione (D.P.P.), oltre a nuovi concetti



nella progettazione, tra i quali quelli già anticipati di “progettazione universale” e “accomodamento ragionevole”, naturali evoluzioni delle novità introdotte nell’ordinamento italiano dalla Legge n. 41/1986.

È nata così la “Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità” dove all’art. 9 indica la necessità degli Stati di dotarsi di misure appropriate per assicurare l’accessibilità, che includono l’identificazione e l’eliminazione degli ostacoli e barriere, il monitoraggio dell’applicazione degli standard minimi e delle linee guida per l’accessibilità delle strutture e dei servizi aperti o offerti al pubblico.

Viene ratificata in Italia con la Legge n. 18/2009 del 03.03.2009, che ha riconosciuto il diritto alla piena mobilità e fruizione degli spazi collettivi come preconditione necessaria a consentire la partecipazione alla vita sociale di tutte le persone, comprese quelle con disabilità motoria, sensoriale e cognitiva

Per recepire gli aggiornamenti di cui sopra, introdotti di recente nell’ordinamento europeo e internazionale come risultati di un approccio più consapevole e sensibile al tema della disabilità da parte delle istituzioni comunitarie, il D.P.R. n. 132/2013, predisposto a seguito di un attento processo di ricognizione sulla stato del dibattito partecipato e condiviso con le associazioni, ha confermato il P.E.B.A. come strumento centrale nella programmazione degli interventi atti alla piena accessibilità e mobilità degli spazi collettivi.

La Regione Piemonte ha emanato la L.R. 1/2024 “Disposizioni per l’accessibilità e l’eliminazione delle barriere architettoniche”, al fine di dare attuazione ai principi costituzionali di uguaglianza e pari dignità dei cittadini promuove e realizza interventi volti a migliorare l’accessibilità e la fruibilità di attrezzature ed edifici pubblici esistenti. Con questa legge si danno disposizioni per istituire il registro regionale telematico dei P.E.B.A., al fine di monitorarne e promuoverne l’adozione da parte dei comuni, delle province e della Città metropolitana di Torino: l’avvenuta adozione del P.E.B.A. da parte del comune costituisce requisito preferenziale per la partecipazione ai bandi regionali.

5.2 Quadro normativo in materia di misure di superamento di barriere percettive

Nel quadro normativo nazionale le prescrizioni riguardanti la mobilità e l’autonomia delle persone con disabilità sensoriali (visive e/o uditive) sono comprese o inserite in direttive e regolamenti di carattere generale, che non si occupano specificatamente di disabilità. Oltre alla fonte normativa originaria, costituita dal D.M. LL.PP. n. 236/1989 e dal “corpus” delle disposizioni successive, il tema delle barriere architettoniche percettive è trattato anche in norme disciplinanti altre materie.

Con riferimento all’ambito della prevenzione degli effetti delle barriere percettive, la Legge n. 833/1978 di riordino del Sistema Sanitario Nazionale ha introdotto una nuova concezione del diritto alla salute delle persone con disabilità sensoriali, esteso alla completa accessibilità della persona alle funzioni, alle strutture, ai servizi e alle attività destinate al mantenimento e recupero della salute fisica e alla partecipazione alla vita sociale, senza distinzioni di condizioni individuali e sociali e secondo modalità che assicurano l’uguaglianza dei cittadini. La norma è stata successivamente integrata dai decreti legislativi n. 502/1992 e n. 229/1999, che non hanno modificato i principi di base della stessa.

Per ciò che attiene gli spazi aperti naturali (parchi e giardini), gli spazi di aggregazione (piazze, aree pedonalizzate ecc.) e la rete infrastrutturale (strade e vie pubbliche), le norme di riferimento sono costituite dal D.L.vo n. 285/1992 “Nuovo Codice della Strada” e il D.P.R. n. 495/1992 “Regolamento di esecuzione e



attuazione del Nuovo Codice della Strada” che stabiliscono come i percorsi dedicati, i marciapiedi e gli attraversamenti pedonali debbano essere sempre accessibili anche alle persone su sedia a ruote mediante opportuni raccordi altimetrici e che a tutela dei non vedenti siano realizzati in prossimità degli attraversamenti stradali, percorsi guida o siano collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo luminosi o tattili, definendone caratteristiche funzionali e dimensionali.

L'ultimo testo di legge che, in ordine di tempo, si è occupato specificatamente di superamento di barriere architettoniche sensoriali è stato il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503.

Dal quadro normativo di riferimento sopra delineato, emerge come il tema dell'abbattimento delle barriere percettive consista:

- per i disabili della vista, nel creare limiti fisici individuabili, senza riproporre barriere per i disabili motori, percettibili tattilmente e/o acusticamente con il piede o con l'esplorazione del bastone, lungo confini tra aree di percorso non pericoloso e aree costituenti pericolo sicuro.
- per i disabili dell'udito, nel creare un sistema di informazioni e indicazioni visive (scritte) che si sostituiscano a quelle vocali (parlate).



6 METODOLOGIA PER LA REDAZIONE DEL P.E.B.A. DEL COMUNE DI PONT CANAVESE

6.1 Redazione del P.E.B.A. di Pont Canavese

La proposta metodologica per la redazione del P.E.B.A. del Comune di Pont Canavese si fonda su un processo di pianificazione che parte dall'analisi del territorio e dalle sue specificità in termini di presenza di eventuali barriere architettoniche su edifici e spazi pubblici, per arrivare alla loro individuazione e alla indicazione di specifiche soluzioni di intervento al fine della loro eliminazione o mitigazione.

La proposta metodologica, inoltre, si basa sul concetto di ciclicità, in quanto non è possibile pensare che una volta realizzati gli interventi di eliminazione o mitigazione delle barriere architettoniche il piano abbia esaurito la sua funzione: è infatti necessario un aggiornamento costante dei dati del piano in modo da mantenersi al passo del mutamento del tessuto urbano, correggendo ed integrando le indicazioni previste, oppure .per definire un ulteriore livello di approfondimento delle modalità di analisi e di intervento.

Il primo passo dell'iter di piano si basa sulla conoscenza del territorio per comprendere le criticità del tessuto urbano dal punto di vista di chi ogni giorno vive dei disagi dovuti a carenze progettuali, inadempienze normative o semplicemente al patrimonio edilizio obsoleto.

Definiti gli attori principali per la realizzazione del piano, cioè capire non solo gli obiettivi della Committenza ma anche il punto di vista dei possibili utenti è necessario effettuare un rilievo dello stato di fatto del territorio: il patrimonio edilizio esistente, sia quello di appartenente alle istituzioni sia quello privato che prevede una funzione collettiva e un uso pubblico, e gli spazi pubblici urbani, in particolare le strade ed i percorsi pedonali principali del Comune che collegano le tipologie di struttura precedentemente citate.

Il rilievo può essere effettuato mediante diversi approcci: quello utilizzato in questo caso è quello oggettivo, basandosi sulle cartografie aggiornate e su sopralluoghi puntuali in tutti gli elementi da analizzare presenti sul territorio.

Al fine di rendere più semplice la fase di restituzione e di aggiornamento dei dati è opportuno prevedere un metodo semplice di informatizzazione dei dati raccolti in modo da avere un database geografico sempre consultabile e facilmente aggiornabile negli anni a seguire. In questo caso è stato scelto come strumento più opportuno la creazione di una mappatura tramite l'applicazione "Google Earth", che consente di visualizzare, catalogare e inserire informazioni per ciascuno dei livelli di analisi/valutazione del piano, nonché di estrarre il tutto tramite un file di formato .kmz che può essere trasmesso ad altri utenti ed utilizzato mediante la stessa applicazione oppure specifici software GIS (Geographic Information System) i quali possono anche fornire strumenti di ulteriore elaborazione e gestione dei dati. Inoltre, la scelta dell'applicazione "Google Earth" è stata anche effettuata per due ragioni molto pratiche: la prima è che è completamente gratuita e quindi può essere utilizzata da tutti gli utenti senza dover acquisire una licenza. La seconda motivazione è tecnica, in quanto l'applicazione può essere installata su tutti i device oggi presenti sul mercato (pc, notebook, tablet, smartphone) per cui i dati possono essere trasferiti su diverse piattaforme ed utilizzati anche in esterna,



direttamente sul campo. Infine, è da rilevare che la base cartografica su cui sono stati sviluppati i dati di piano risulta sempre ciclicamente aggiornata, fornendo così all'utilizzatore finale la possibilità di avere sempre la visione effettiva della situazione pianificata.

Effettuato il censimento degli edifici e dei percorsi si passa alla definizione degli itinerari e quindi degli interventi necessari al fine di eliminare o mitigare le barriere esistenti. La realizzazione di questi interventi grava totalmente, nella maggior parte dei casi, sulle Amministrazioni, risulta quindi improbabile che tutte le opere necessarie vengano realizzate in breve termine, nella maggior parte dei casi i lavori vengono dilazionati nel tempo e sono inseriti in programmi pluriennali cosicché l'amministrazione possa reperire i fondi necessari.

Risulta essenziale stabilire, a questo punto, le priorità d'intervento che sono propedeutiche alla realizzazione di una classificazione delle criticità per la programmazione delle opere.

La proposta metodologica utilizzata mira, pertanto, ad un'uniformità del modus operandi che ovviamente tenga conto delle differenze presenti del territorio: se da un lato deve quindi essere riconoscibile la metodologia adottata per le attività di pianificazione, dall'altro lato deve anche essere tenuto in considerazione la specificità del Comune e la sua identità geografica, urbanistica e territoriale sul quale si va a realizzare il P.E.B.A..

Definite le priorità di intervento, anche tramite la valutazione politica/tecnica a cui si è sopra accennato, si potrà passare alla fase realizzativa, mediante l'adeguamento degli edifici e dei percorsi, concordemente con le tempistiche definite e i fondi effettivamente disponibili.

Il piano, sviluppate ed adempiute tutte queste fasi, può ritenersi realizzato in tutte le sue componenti: ciò che può essere ulteriormente definito - e che deve essere stabilito di caso in caso - è la cadenza temporale con cui gli elementi analizzati dal Piano devono essere rivisti, per apportare eventuali aggiornamenti e di conseguenza effettuare ulteriori interventi di adeguamento.

Questo aspetto dipende da diversi fattori: l'estensione del territorio, la copertura del piano rispetto alla totalità del Comune e dei suoi elementi, l'evolversi della destinazione d'uso di edifici pubblici o privati ad uso pubblico, la modifica delle strade e dei marciapiedi mediante nuove opere in ambito urbano consolidato e/o nuove urbanizzazioni e così via; le valutazioni sui tempi più opportuni per riesaminare il piano saranno quindi a discrezione dell'Amministrazione comunale e di tutti gli attori che possono essere coinvolti nella gestione operativa del piano stesso.

6.2 Metodologia e articolazione del piano

Il campo di applicazione del P.E.B.A. è definito dal D.P.R. 503/1996 e dalla Legge Regionale n. 47/1991, che dispongono la necessità di garantire l'accessibilità degli edifici pubblici e degli spazi urbani da parte di tutti.



L'obiettivo del presente Piano sarà quello di mappare la situazione esistente, predisporre un elenco di interventi con la relativa stima dei costi, definire delle priorità d'intervento e predisporre un'attività di monitoraggio.

L'articolazione del piano e la metodologia di lavoro adottata nella sua redazione hanno portato a uno strumento che "fotografa" la situazione attuale e riporta un elenco degli interventi indispensabili al superamento delle barriere architettoniche, ma anche uno strumento di sensibilizzazione e di partecipazione.

La redazione del Piano può coinvolgere diversi settori dell'Amministrazione e diversi soggetti portatori d'interesse in ambito locale, come gestori e/o fruitori dei beni (scuole, impianti sportivi, sedi di associazioni, eccetera), anche se non interessati direttamente: l'intenzione del redattore del piano è comunque sempre quella di individuare, verificare e valutare i punti di vista dei diversi potenziali fruitori, riconoscendo specifici gruppi di utenti appartenenti alle categorie con fragilità e disagio.

L'elaborazione del P.E.B.A. ha pertanto tenuto conto di punti di vista, competenze e approcci metodologici differenti, ma soprattutto di diverse "sensibilità", indispensabili per individuare gli effettivi fabbisogni.

Il presente P.E.B.A. rappresenta quindi uno strumento di sintesi delle diverse iniziative attivabili a sostegno della disabilità, sia come fruibilità della cosa pubblica che come abaco delle possibili azioni per rendere inclusiva la vita comunitaria.

6.2.1 Finalità e metodologia di elaborazione

Lo scopo principale del presente Piano è quello di mappare la situazione esistente in merito alla presenza di barriere architettoniche del patrimonio edilizio in direttamente in capo al Comune di Pont Canavese (come soggetto proprietario del bene, ma anche come fruitore e gestore), del patrimonio edilizio privato o di enti del terzo settore che abbiano un utilizzo pubblico (per esempio, gli uffici postali, le stazioni ferroviarie o di altri vettori di trasporto) o di interesse per ampie fasce di popolazione (gli edifici religiosi, i luoghi di svago, spettacolo e di divertimento, ma anche i punti del commercio di media e grande distribuzione), ma anche del grande patrimonio relativo degli spazi pubblici del territorio comunale.

L'obiettivo finale del piano è certamente quello di analizzare le criticità e poi fornire le informazioni necessarie per orientare le politiche delle linee d'indirizzo sui possibili interventi che consentirebbero la completa fruizione degli edifici e spazi pubblici da parte di tutti, sia per quelli esistenti che per quelli di nuova realizzazione.

Infatti il P.E.B.A. non si pone solo come strumento di verifica dell'esistente, ma nella sua definizione delle linee d'intervento si pone l'obiettivo di dare indicazioni di massima per la programmazione degli interventi, siano essi su edifici e spazi esistenti che su opere di nuova realizzazione o cambio di destinazione d'uso.

Il Piano è uno strumento di pianificazione come gli altri a disposizione dell'Amministrazione, che deve essere consultato (non solo da tutti i cittadini, ma anche e soprattutto da gruppi portatori di interesse in materia, come le associazioni operanti in ambiti di assistenza alla persona) ed eventualmente aggiornato nel corso della realizzazione delle opere pubbliche.



Nel Piano viene dato un indirizzo generale per la successiva fase di programmazione e monitoraggio in conformità con gli altri strumenti vigenti della pianificazione territoriale e di programmazione dell'attività.

Il P.E.B.A. – proprio perché rivolto non solo ad un pubblico di specialisti, ma a tutti i cittadini – deve essere di facile approccio anche nelle sue analisi tecniche: per questo motivo definisce degli scenari “semaforici” per individuare le necessità dell'esistente, in base non solo all'effettiva rispondenza alla normativa, ma anche alle condizioni di fruizione e agli interventi “passivi” attuabili per rendere accessibile il bene, e indica le modalità di intervento più idonee al superamento delle barriere esistenti, attraverso l'analisi delle situazioni più critiche e la definizione di un abaco basilare degli interventi tipo che lasciano alle successive fasi di realizzazione la libertà di definire gli aspetti di dettaglio.

L'abaco degli interventi deve essere inteso non come un esaustivo catalogo di interventi standardizzati, ma servire come linea d'indirizzo non solo nell'adeguamento dell'esistente, ma anche nella verifica dei progetti di futura realizzazione.

La catalogazione dei beni oggetto di intervento e delle tipologie costruttive di base contenute nell'abaco è utile anche alla successiva fase di programmazione, per consentire di scegliere con la massima attenzione e consapevolezza possibili la priorità degli interventi in base anche alle risorse finanziarie effettivamente disponibili.

Il P.E.B.A., attraverso la sua redazione, adozione ed attuazione, si pone anche degli obiettivi secondari, come sensibilizzare la cittadinanza sotto diversi punti di vista:

in prima battuta, il piano si rivolge agli utenti (cioè a coloro che vivono situazioni di disabilità fisica e sensoriale) ed agli operatori interessati a supporto;

in seconda battuta, però, il piano ha l'obiettivo di costituire un primo documento a livello locale che possa servire a mettere in evidenza elementi del territorio comunale che, proprio per la loro essenza di “barriera” alla mobilità di alcune categorie di cittadini, rappresentano limitazione e disagio spesso non percepiti dai cosiddetti “normodotati”. In tal caso il P.E.B.A. ha una funzione educativa, spesso ritenuta secondaria e poco utile, per creare consapevolezza e partecipazione verso la costruzione di una realtà più umana e partecipativa, attenta ai bisogni di tutti e in particolare dei più fragili e dei più deboli.

Infine, il piano può essere strumento di analisi e di ragionamento anche per quei soggetti (privati e non) che erogano servizi al pubblico, proprio nell'orientamento alla progettazione universale, ovvero a concepire e progettare gli spazi in modo che siano interamente accessibili e fruibili da tutti.

Il Piano è pertanto uno strumento per tutti, soprattutto per chi fornisce servizi aperti al pubblico, e le attività e azioni portate avanti nella sua attuazione può gradualmente coinvolgere i diversi soggetti sopra citati, da singole associazioni e privati devono essere indirizzate dalle indicazioni del Piano, in modo che le azioni sul territorio siano coordinate con l'obiettivo di una città inclusiva.



6.2.2 Articolazione del piano

L'iter di redazione del P.E.B.A. di Pont Canavese è stato articolato secondo le fasi sotto elencate:

1. la prima fase ha riguardato la mappatura della situazione esistente all'interno del territorio comunale (edifici e spazi pubblici) tramite rilievi e sopralluoghi sul campo, raccolta di documentazione fotografica e compilazione di diverse check-list per individuare l'eventuale presenza di barriere architettoniche
2. è seguita poi la definizione e la redazione delle "Schede di analisi e catalogazione" per ciascuna categoria di elementi censiti (per tipologie differenziate di edifici e di spazi pubblici) con la restituzione dei sopralluoghi mediante una specifica scheda tipo per ogni bene censito, adattata rispetto alla scheda standard rispetto alle specificità dei luoghi oggetto di analisi) al fine di definire le criticità e le problematiche rispetto alla presenza delle barriere architettoniche e dei relativi livelli di accessibilità
3. parallelamente a questa fase è stata effettuata la mappatura degli elementi su base cartografica degli elementi censiti, al fine della costruzione di un quadro geografico e territoriale di riferimento
4. ulteriore fase ha riguardato l'individuazione delle azioni e delle misure più efficaci indispensabili a conseguire l'obiettivo dell'accessibilità degli edifici e degli spazi pubblici: per questo all'interno delle suddette schede, sono inserite le indicazioni per la valutazione dell'accessibilità complessiva dello specifico elemento territoriale censito (edificio o spazio pubblico), nonché le indicazioni progettuali degli interventi possibili (mediante loro tipologia e descrizione sintetica)
5. Infine, viene definita una valutazione delle priorità tecniche di intervento, che permette all'amministrazione comunale di procedere con successive valutazioni al fine della predisposizione di un piano operativo pluriennale di intervento.

Pertanto, sulla base di quanto illustrato fino a questo momento, all'attività di elaborazione tecnica della pianificazione dovranno seguire le seguenti fasi complementari:

- la verifica della compatibilità delle azioni e delle misure inserite nel P.E.B.A. con gli strumenti di programmazione del Comune di Pont Canavese, nell'evoluzione univoca e coordinata di tali strumenti;
- la definizione dei criteri dell'Amministrazione comunale per poter attuare le scelte operative sulla base di partenza rappresentata dalle priorità d'intervento indicate per ciascuna scheda elaborata dal P.E.B.A.;
- la stima economica puntuale degli interventi tramite elaborazione di elaborati progettuali (in primis mediante il DOCFAP – documento di analisi delle alternative progettuali oppure tramite il PFTE – Progetto di fattibilità tecnico economica), ed alla contemporanea definizione dei computi metrici e dei quadri economici di spesa, per il loro successivo inserimento nella programmazione triennale delle opere pubbliche del Comune.



Infine, a queste fasi pianificatorie e progettuali, dovranno infine seguire le vere e proprie attività di realizzazione degli interventi e del successivo monitoraggio degli stessi, al fine di verificare il loro impatto e la loro efficacia nella risoluzione delle problematiche affrontate. Il monitoraggio da parte degli uffici comunali consisterà nel coordinamento tra gli interventi sugli immobili e spazi pubblici e le indicazioni del piano, sia per gli interventi già programmati e in corso di esecuzione, che per quelli da inserire nella programmazione futura. Le attività di monitoraggio, in particolare, potranno quindi seguire il seguente schema:

- valutazione in corso d'opera ed eventuale rimodulazione degli interventi progettati;
- valutazione finale dell'accessibilità a seguito della realizzazione degli interventi;
- aggiornamento della mappatura dei livelli di accessibilità a livello puntuale (di edificio o di luogo pubblico) e generale su base comunale.

Per tutti gli interventi che si realizzeranno a seguito dell'attuazione del Piano, ovvero che seguiranno le sue indicazioni già nella fase di programmazione e progettazione, il monitoraggio avverrà post-interventi, che servirà ad esprimere giudizi complessivi sull'efficacia delle realizzazioni concluse e a distinguere le problematiche risolte dalle criticità rimaste irrisolte

Il controllo sull'avanzamento degli interventi e sul raggiungimento degli obiettivi e delle finalità del piano si baserà su verifiche finalizzate ad accertare il corretto sviluppo di progetti, in base alle indicazioni fornite dalla relazione e dai suoi allegati. Per come è stato strutturato il Piano, e per le sue finalità, si presuppone che il monitoraggio possa essere effettuato sia dagli uffici comunali, che dagli utenti effettivi, ovvero dalla popolazione grazie ad iniziative di informazione relativa alle risultanze del piano stesso e di ulteriori momenti di "progettazione partecipata" che possa effettivamente coinvolgere tutta la cittadinanza o sue specifiche fasce.

Il Piano non prescrive obiettivi da raggiungere nei livelli d'inclusività dei beni censiti, questi dipendono dalle valutazioni congiunte degli ostacoli rilevati e percepiti e degli interventi sia sui beni che sulle infrastrutture al contorno. Ogni intervento in progettazione e realizzazione dall'attuazione del Piano verrà monitorato in base alle criticità emerse dal censimento, e ogni nuovo intervento dovrà porsi come obiettivo un livello d'accessibilità ottima, seguendo le indicazioni del P.E.B.A..

Infine, la modifica o l'integrazione del P.E.B.A. saranno i passi conseguenti agli esiti del processo di monitoraggio e partecipazione pubblica. In questo modo si potrà avere una mappa sempre aggiornata e coerente dei livelli d'inclusività degli edifici e degli spazi urbani, inserendo anche nuovi interventi che si realizzeranno in futuro. Si potrebbe definire un aggiornamento triennale che coincida con il programma triennale delle opere pubbliche.

Il P.E.B.A. è stato strutturato in modo che il suo aggiornamento avvenga tramite gli allegati alla presente relazione, cioè mediante le schede di censimento ed il sistema cartografico (e informazioni in esso contenute), che riporteranno i risultati modificati in caso di interventi sui beni esistenti o per la realizzazione



di nuovi. La relazione di Piano potrà essere aggiornata nel momento in cui emerga la necessità di inserire nuove modalità d'intervento (ad esempio nuove tecnologie costruttive) nell'abaco base di seguito definito.

Concludendo, possiamo riassumere che:

- il P.E.B.A. così inteso diventa uno strumento fondamentale nella fase di pianificazione e programmazione, ma anche un supporto per le azioni di coinvolgimento e sensibilizzazione della popolazione;
- con la mappatura si ottiene una fotografia reale dello stato di fatto di edifici e spazi pubblici, che, mediata dall'analisi delle esigenze che emergeranno anche in futuro dalla popolazione, corrisponde all'effettivo utilizzo di tali luoghi e alle loro concrete necessità;
- l'elenco degli interventi è un'indicazione di massima utile nelle fasi di programmazione e progettazione, ma che dovrà essere sviluppato per ogni edificio in riferimento alle diverse fasi di progettazione e realizzazione. la schedatura definita dai sopralluoghi indica i tipi di barriere (fisiche o percettive) e gli interventi tipo che potrebbero eliminarle, in un ventaglio di possibilità. La scelta della tipologia d'intervento, il suo sviluppo, la possibilità di modificarne le caratteristiche nel rispetto della normativa, dipenderanno dalle fasi di programmazione, progettazione e realizzazione a cui l'opera pubblica sarà sottoposta.
- Infine, le indicazioni del P.E.B.A. dovranno essere sviluppate ed eventualmente ampliate o modificate in base alle esigenze e possibilità, non saranno da intendersi come prescrittive, ma come indirizzo;
- in una fase futura, il monitoraggio, con azioni d'informazione e coinvolgimento della popolazione, saranno strumenti utili non solo all'Amministrazione per programmare e verificare i lavori, ma anche per divulgare i risultati e far conoscere ai cittadini gli spazi e gli edifici "per tutti", con l'obiettivo di ottenere il massimo livello d'inclusività nel minor tempo possibile.



7 CONTENUTI DEL P.E.B.A DEL COMUNE DI PONT CANAVESE

7.1 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

L'attività di mappatura ha consentito di individuare le problematiche più comuni in tema di accessibilità e fruibilità degli edifici e spazi pubblici analizzando gli ostacoli che il soggetto disabile incontra con maggiore frequenza.

La mappatura è stata eseguita attraverso:

- analisi della documentazione d'archivio;
- sopralluoghi e fotografie;
- compilazione della check-list d'analisi;
- elaborazione dei risultati per definire il livello d'inclusività.

La fase di rilievo è stata condotta tenendo conto sia delle diverse categorie di disabilità che dei diversi tipi d'utenza degli edifici e spazi pubblici, questo soprattutto per la fase di elaborazione dei risultati, dove il livello di inclusività dipende anche dalla modalità di utilizzo e dai diversi fabbisogni.

La **rilevazione** ha riguardato le seguenti categorie di elementi territoriali:

A) EDIFICI E PUNTI RILEVANTI SUL TERRITORIO COMUNALE

1. Edifici pubblici (di proprietà del Comune di Pont Canavese)
2. Edifici di uso pubblico (non di proprietà comunale)
 - 2.1 edifici religiosi
 - 2.2 edifici di servizi per il pubblico
 - 2.3 edifici commerciali (media e grande distribuzione)
3. Edifici scolastici
4. Impianti sportivi
5. Cimiteri
6. Aree verdi

B) ELEMENTI E SPAZI URBANI RILEVANTI SUL TERRITORIO COMUNALE

7. Percorsi pedonali stradali
 - 7.1 strade con marciapiedi
 - 7.2 strade senza marciapiedi
 - 7.3 intersezioni
 - Viabilità principale
 - Viabilità secondaria
8. Piazze / zone pedonali / parcheggi
 - 8.1 piazze
 - 8.2 zone pedonali



8.3 parcheggi

8.4 aree mercatali

9. Fermate del Trasporto Pubblico Locale

Per tutti gli elementi della prima categoria, sia per quanto riguarda quelli di proprietà comunale che quelli di uso pubblico non di proprietà, si è tenuto conto dei percorsi d'avvicinamento nell'immediato intorno e delle modalità di raggiungimento fino sulla soglia del fabbricato, oltre che di eventuali spazi aperti di pertinenza degli edifici stessi.

I sopralluoghi negli edifici sono stati organizzati effettuando, quando possibile, le visite in presenza del personale addetto alla gestione del bene, in modo che potessero essere esplicitate e raccolte le eventuali problematiche di utilizzo a prescindere o meno dalla presenza di una barriera architettonica. In alternativa, tali esigenze sono state discusse con il referente dell'amministrazione comunale committente.

Le **schede di censimento** degli edifici e degli spazi pubblici seguono uno schema univoco, formato da più cartelle, in cui la prima pagina individua il bene oggetto di analisi, riportando denominazione e codice parlante di riferimento ed identificazione (sigla di due lettere e un numero di due cifre) ed una tabella sintetica per la sua classificazione: inoltre, il bene viene anche individuato attraverso una fotografia e la sua posizione in mappa rispetto all'ambito complessivo del territorio comunale.

A titolo di esempio, si riporta la prima pagina di una scheda tipo nell'immagine seguente.



COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



PALAZZO MUNICIPALE

MU01

1. INDIVIDUAZIONE DELL'IMMOBILE

Indirizzo	VIA MARCONI – PIAZZA XXV APRILE
Tipologia immobile	MUNICIPIO
Numero piani totali	1
Aggiornamento scheda	NOVEMBRE 2024

1.1 LOCALIZZAZIONE DELL'IMMOBILE



1.2 FOTOGRAFIA DELL'IMMOBILE



EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

1



Nelle pagine successive, le schede valutano la rispondenza o meno ai seguenti criteri generali:

- accessibilità e orientamento dei percorsi esterni
- accessibilità all'edificio
- orientamento nell'edificio
- accessibilità dei diversi piani/livelli presenti
- collegamenti verticali dei diversi piani/livelli presenti

Ad ogni elemento di giudizio corrispondono diversi sub-elementi per la valutazione della presenza o meno di diversi tipi di barriere, sia architettoniche che sensoriali.

La **check-list** utilizzata per compilare le schede pone domande specifiche per ogni diverso elemento di giudizio, mediante risposte “semaforiche” (in cui i colori rosso, giallo e verde riportano il giudizio sintetico in merito a ciascun parametro analizzato) in modo da rispondere in maniera esaustiva alle reali esigenze per il superamento delle eventuali barriere architettoniche.

- accessibilità e orientamento dei percorsi esterni

per ogni edificio o spazio pubblico censito si sono valutati i parcheggi riservati e i loro collegamenti con i marciapiedi, i percorsi per raggiungere l'accesso, l'eventuale presenza di fermate del Trasporto Pubblico Locale, la presenza di ausili per la mobilità di disabili visivi compresa la segnaletica tattile ed acustica.

- accessibilità all'edificio

i sopralluoghi hanno verificato tutti i percorsi interni al perimetro del bene e l'ingresso nello stesso, considerando le condizioni delle pavimentazioni, la presenza di ostacoli o di elementi per il loro superamento, le dimensioni degli accessi e gli eventuali ausili di chiamata.

- orientamento nell'edificio

per la mobilità autonoma dei disabili sensoriali, si considera la presenza o meno di ausili come pavimentazione e segnaletica tattile, considerando comunque che un adeguato livello di segnaletica è di supporto alla fruizione del bene da parte di tutti

- collegamenti verticali

i sopralluoghi hanno verificato la presenza o meno di ascensore o altre dotazioni impiantistiche necessarie al superamento dei dislivelli, oltre alla rispondenza delle scale e delle vie di fuga alle diverse normative

- accessibilità dei diversi piani

per ogni piano la check-list valuta l'accessibilità dei percorsi principali con la verifica dimensionale della larghezza dei corridoi e delle porte e l'adeguatezza delle superfici di pavimento, e la presenza o meno di servizi igienici accessibili, attraverso la verifica delle caratteristiche dei sanitari e delle dimensioni degli spazi di accostamento



La scheda di censimento predisposta potrà essere utilizzata anche nelle successive fasi di monitoraggio e controllo periodico del Piano, consentendo di raccogliere in modo schematico i dati utili e mirati alla conoscenza dello spazio/edificio per quel che riguarda l'accessibilità e la fruibilità.

La schedatura ha permesso e permetterà di raccogliere dati uniformi tra loro e già ordinatamente catalogati rispetto alle diverse barriere architettoniche, in modo da analizzare in maniera semplice i risultati e valutare i successivi livelli d'intervento per l'eliminazione delle barriere.

Nelle pagine seguenti sono riportate le check-list di censimento per ogni categoria sopra elencata, con alcuni commenti di merito.



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici - EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI

A	ACCESSIBILITA'PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
A.1	Presenza di posti auto riservati	● ● ●
A.2	Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento all'ingresso dell'edificio	● ● ●
A.3	Presenza di fermate del trasporto pubblico	● ● ●
B	ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
B.1	Presenza di segnaletica	● ● ●
B.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	● ● ●
C	ACCESSIBILITA'ALL'EDIFICIO (PERCORSI INTERNI AL PERIMETRO)	
C.1	Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento all'ingresso dell'edificio	● ● ●
C.2	Accessibilità della zona attrezzata esterna all'edificio	● ● ●
C.3	Ingresso all'edificio	● ● ●
D	ORIENTAMENTO ALL'INTERNO DELL'EDIFICIO	
D.1	Presenza di segnaletica	● ● ●
D.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	● ● ●
E	ACCESSIBILITA'AI PIANI (PIANO PRIMO)	
E.1	Accessibilità dei percorsi principali	● ● ●
E.2	Presenza di servizio igienico attrezzato	● ● ●
E	ACCESSIBILITA'AI PIANI (PIANO SECONDO)	
E.1	Accessibilità dei percorsi principali	● ● ●
E.2	Presenza di servizio igienico attrezzato	● ● ●
E	ACCESSIBILITA'AI PIANI (PIANO INTERRATO)	
E.1	Accessibilità dei percorsi principali	● ● ●
E.2	Presenza di servizio igienico attrezzato	● ● ●
F	COLLEGAMENTI VERTICALI TRA I PIANI	
F.1	Presenza di ascensore	● ● ●
E.2	Presenza di servoscala	● ● ●

EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici - EDIFICI DI USO PUBBLICO

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI

A	ACCESSIBILITA'PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
A.1	Presenza di posti auto riservati	● ● ●
A.2	Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento al perimetro dell'edificio	● ● ●
A.3	Presenza di fermate del trasporto pubblico	● ● ●
B	ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
B.1	Presenza di segnaletica	● ● ●
B.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	● ● ●
C	ACCESSIBILITA'ALL'EDIFICIO	
C.1	Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento all'ingresso dell'edificio	● ● ●
C.2	Accessibilità della zona attrezzata esterna all'edificio	● ● ●
C.3	Ingresso all'edificio	● ● ●

EDIFICI DI USO PUBBLICO

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici - EDIFICI SCOLASTICI

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI

A ACCESSIBILITA' PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
A.1 Presenza di posti auto riservati	● ● ●
A.2 Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento al perimetro dell'edificio	● ● ●
A.3 Presenza di fermate del trasporto pubblico	● ● ●
B ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
B.1 Presenza di segnaletica	● ● ●
B.2 Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	● ● ●
C ACCESSIBILITA' ALL'EDIFICIO (PERCORSI INTERNI AL PERIMETRO)	
C.1 Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento all'ingresso dell'edificio	● ● ●
C.2 Accessibilità della zona attrezzata esterna all'edificio	● ● ●
C.3 Ingresso all'edificio	● ● ●
D ORIENTAMENTO ALL'INTERNO DELL'EDIFICIO	
D.1 Presenza di segnaletica	● ● ●
D.2 Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	● ● ●
E ACCESSIBILITA' AI PIANI (PIANO PRIMO)	
E.1 Accessibilità dei percorsi principali	● ● ●
E.2 Presenza di servizio igienico attrezzato	● ● ●
E ACCESSIBILITA' AI PIANI (PIANO SECONDO)	
E.1 Accessibilità dei percorsi principali	● ● ●
E.2 Presenza di servizio igienico attrezzato	● ● ●
E ACCESSIBILITA' AI PIANI (PIANO INTERRATO)	
E.1 Accessibilità dei percorsi principali	● ● ●
E.2 Presenza di servizio igienico attrezzato	● ● ●
F COLLEGAMENTI VERTICALI TRA I PIANI	
F.1 Presenza di ascensore	● ● ●
F.2 Presenza di servoscala	● ● ●

EDIFICI SCOLASTICI

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – IMPIANTI SPORTIVI

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI

A ACCESSIBILITA'PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
A.1	Presenza di posti auto riservati
A.2	Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento al perimetro dell'edificio
A.3	Presenza di fermate del trasporto pubblico
B ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO DELL'EDIFICIO	
B.1	Presenza di segnaletica
B.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista
C ACCESSIBILITA'DEI PERCORSI INTERNI ALL'IMPIANTO	
C.1	Ingresso accessibile
C.2	Presenza di minimo 1 percorso interno accessibile
C.3	Accessibilità complessiva dei percorsi interni
D ORIENTAMENTO ALL'INTERNO DEL PERIMETRO DELL'IMPIANTO	
D.1	Presenza di segnaletica
D.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista
E SERVIZI DI SUPPORTO	
E.1	Ingresso ai servizi
E.2	Accessibilità interna dei servizi principali
E.3	Presenza di servizio igienico attrezzato
F COLLEGAMENTI VERTICALI TRA DIVERSI LIVELLI DELL'IMPIANTO	
F.1	Presenza di ascensore
F.2	Presenza di servoscala
F.3	Presenza di rampe
G ACCESSIBILITA'ZONA SPETTATORI	
G.1	Accessibilità dei percorsi principali
G.2	Presenza di servizio igienico attrezzato

IMPIANTI SPORTIVI

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici - CIMITERI

COMUNE DI PONT CANAVESE		
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE		
CIMITERO COMUNALE	CM01	
2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI		
A	ACCESSIBILITA'PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO DEL CIMITERO	
A.1	Presenza di posti auto riservati	
A.2	Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento al perimetro dell'edificio	
A.3	Presenza di fermate del trasporto pubblico	
B	ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO DEL CIMITERO	
B.1	Presenza di segnaletica	
B.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	
C	ACCESSIBILITA'PERCORSI INTERNI	
C.1	Ingresso accessibile	
C.2	Presenza di minimo 1 percorso pedonale interno accessibile	
C.3	Accessibilità complessiva dei percorsi interni	
D	ORIENTAMENTO ALL'INTERNO DEL CIMITERO	
D.1	Presenza di segnaletica	
D.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	
E	SERVIZI DI SUPPORTO	
E.1	Presenza di servizio igienico attrezzato	
E.2	Altri servizi presenti	
F	COLLEGAMENTI VERTICALI TRA DIVERSI LIVELLI DEL CIMITERO	
F.1	Presenza di ascensore	
F.2	Presenza di servoscala	
F.3	Presenza di rampe	

CIMITERI

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – AREE VERDI

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI

A ACCESSIBILITA' PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO DELL'AREA	
A.1	Presenza di posti auto riservati ● ● ●
A.2	Presenza di minimo 1 percorso accessibile di avvicinamento al perimetro dell'edificio ● ● ●
A.3	Presenza di fermate del trasporto pubblico ● ● ●
B ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO DELL'AREA	
B.1	Presenza di segnaletica ● ● ●
B.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista ● ● ●
C ACCESSIBILITA' PERCORSI INTERNI DELL'AREA	
C.1	Ingresso accessibile ● ● ●
C.2	Presenza di minimo 1 percorso interno accessibile ● ● ●
C.3	Accessibilità complessiva dei percorsi interni ● ● ●
C.4	Accessibilità delle attrezzature dell'area (giochi, attrezzi ginnici, ecc.) ● ● ●
D ORIENTAMENTO ALL'INTERNO DELL'AREA	
D.1	Presenza di segnaletica ● ● ●
D.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista ● ● ●
E SERVIZI DI SUPPORTO	
E.1	Giochi ed attrezzature sportive accessibili ● ● ●
E.2	Fontanella accessibile ● ● ●
E.3	Presenza di servizio igienico attrezzato ● ● ●
F COLLEGAMENTI VERTICALI TRA DIVERSI LIVELLI DELL'AREA	
F.1	Presenza di rampe ● ● ●
F.2	Altri collegamenti ● ● ●

AREE VERDI COMUNALI

2



Per gli edifici i criteri di giudizio riguardano sia l'esterno che l'interno, valutato per ogni livello dell'immobile, mentre per i cimiteri e il verde i criteri riguardano solo spazi esterni ed eventuali servizi se presenti.

Per gli impianti sportivi i criteri si riferiscono sia agli spazi utilizzati per la pratica dell'attività sportiva, compresi gli spogliatoi e i servizi presenti, che agli spazi per gli spettatori se disponibili.

Per quanto riguarda la consistenza del patrimonio censito, gli edifici e spazi sopra elencati che sono stati oggetto di mappatura sono i seguenti:

- **Edifici pubblici di proprietà comunale: 13**
- **Edifici di uso pubblico: 10**
- **Edilizia scolastica: 3**
- **Impianti sportivi: 3**
- **Cimiteri: 1**
- **Aree verdi attrezzate: 6**



Per gli **spazi urbani (strade, piazze, parcheggi)** nelle schede realizzate sono state considerate tutte le connessioni con elementi del patrimonio costruito precedentemente censito nonché la definizione dei percorsi principali per la loro raggiungibilità senza barriere.

Nelle pagine successive, le schede valutano la rispondenza o meno ai seguenti criteri generali:

- analisi del percorso – caratteristiche dei marciapiedi esistenti in funzione della presenza di barriere architettoniche
- individuazione delle criticità del percorso pedonale

Ad ogni elemento di giudizio corrispondono diversi sub-elementi per la valutazione della presenza o meno di diversi tipi di barriere, sia architettoniche che sensoriali.

Anche in questo caso la **check-list** utilizzata per compilare le schede pone domande specifiche per ogni diverso elemento di giudizio, mediante risposte “semaforiche” (in cui i colori rosso, giallo e verde riportano il giudizio sintetico in merito a ciascun parametro analizzato) in modo da rispondere in maniera esaustiva alle reali esigenze per il superamento delle eventuali barriere architettoniche, tra cui:

- stato della pavimentazione
- dimensione del marciapiede e sue caratteristiche di larghezza e pendenza
- presenza di ostacoli sul percorso
- presenza di continuità del percorso pedonale
- presenza di rampe e scivoli per il raccordo marciapiede e piano stradale

La scheda di censimento predisposta potrà essere utilizzata anche nelle successive fasi di monitoraggio e controllo periodico del Piano, consentendo di raccogliere in modo schematico i dati utili e mirati alla conoscenza dello spazio/edificio per quel che riguarda l'accessibilità e la fruibilità.

La schedatura ha permesso e permetterà di raccogliere dati uniformi tra loro e già ordinatamente catalogati rispetto alle diverse barriere architettoniche, in modo da analizzare in maniera semplice i risultati e valutare i successivi livelli d'intervento per l'eliminazione delle barriere.

Nelle pagine seguenti sono riportate le check-list di censimento per ogni categoria sopra elencata, con alcuni commenti di merito.



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – PERCORSI PEDONALI CON MARCIAPIEDI
(Analisi dei marciapiedi e delle intersezioni principali)

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI – MARCIAPIEDI

2.1 MARCIAPIEDI

A	ANALISI DEL MARCIAPIEDE ESISTENTE	LATO SINISTRO	LATO DESTRO
A.1	Stato della pavimentazione	● ● ●	● ● ●
A.2	Dimensione del marciapiede (larghezza)	● ● ●	● ● ●
A.3	Pendenza longitudinale/trasversale del marciapiede	● ● ●	● ● ●
A.4	Presenza di ostacoli fissi/mobili sul marciapiede	● ● ●	● ● ●
A.5	Presenza di continuità del percorso pedonale	● ● ●	● ● ●
A.6	Presenza di fermate del trasporto pubblico sul marciapiede	● ● ●	● ● ●
A.7	Presenza di illuminazione pubblica dedicata	● ● ●	● ● ●
A.8	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	●	●
B	COLLEGAMENTI TRA MARCIAPIEDE E STRADA	LATO SINISTRO	LATO DESTRO
B.1	Presenza di rampe/scivoli per collegamento marciapiede/strada	● ● ●	● ● ●
B.2	Presenza di attraversamento pedonale segnaletica o/v	● ● ●	● ● ●

3. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI – INTERSEZIONI

3.1 INTERSEZIONE – VIA

Contesto molto urbanizzato, caratterizzato da fabbricati ad altezza bassa e media, destinati prevalentemente ad attività residenziale e commerciale. L'area si sviluppa intorno ad un breve tratto stradale che parte da via Roma (S.P. 5) ed è a senso unico verso sud, ovvero verso via Molina (sede di servizi, quali l'Ufficio Postale, il mercato settimanale e il Municipio).

VALUTAZIONE INTERSEZIONE



3.2 INTERSEZIONE – VIA

Contesto molto urbanizzato, caratterizzato da fabbricati ad altezza bassa e media, destinati prevalentemente ad attività residenziale e commerciale. L'area si sviluppa intorno ad un breve tratto stradale che parte da via Roma (S.P. 5) ed è a senso unico verso sud, ovvero verso via Molina (sede di servizi, quali l'Ufficio Postale, il mercato settimanale e il Municipio).

VALUTAZIONE INTERSEZIONE



PERCORSI PEDONALI

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – PERCORSI PEDONALI CON MARCIAPIEDI
(Individuazione delle criticità)

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



4. INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA'

4.1 GALLERIA FOTOGRAFICA DELLE CRITICITA' DEL PERCORSO

PERCORSI PEDONALI

3



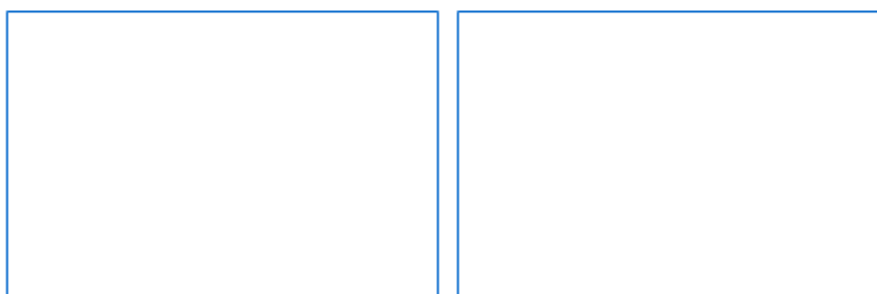
Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – PERCORSI PEDONALI SENZA MARCIAPIEDI
(Individuazione delle criticità)

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA'

2.1 GALLERIA FOTOGRAFICA DELLE CRITICITA' DELLA STRADA



2.2 EVENTUALI NOTE SULLE CRITICITA' DELLA STRADA

La strada, con carreggiata limitata superiore ai 5 metri di larghezza ed a doppio senso di circolazione, non presenta intersezioni di rilievo. La strada è priva di marciapiede e percorso pedonale.

2.3 VALUTAZIONE DELL'ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA

MEDIA



3. INDICAZIONI PROGETTUALI

3.1 TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO PROPOSTO

	TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO PREVISTO	
A	Interventi di grande rilevanza	
B	Interventi di piccola/limitata rilevanza	✓
C	Interventi normativi e regolativi	✓
D	Nessun intervento	

3.2 DESCRIZIONE SINTETICA DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

Per questa strada si suggerisce di realizzare un camminamento a raso su un lato della carreggiata a partire dall'intersezione con Via Mattea fino al parcheggio PK07, al fine di definire un percorso sicuro e senza barriere architettoniche, mediante dellimitazione fisica del camminamento, oltre a segnaletica verticale ed orizzontale di completamento e raccordo.

3.3 VALUTAZIONE DELLA PRIORITA' DI INTERVENTO

ALTA



MEDIA



BASSA



PERCORSI PEDONALI

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – PIAZZE (Analisi marciapiedi)

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI - MARCIAPIEDI

A ANALISI DEL MARCIAPIEDE ESISTENTE - LATO A		
A.1	Stato della pavimentazione	● ● ●
A.2	Dimensione del marciapiede (larghezza)	● ● ●
A.3	Pendenza longitudinale/ trasversale del marciapiede	● ● ●
A.4	Presenza di ostacoli fissi/mobili sul marciapiede	● ● ●
A.5	Continuità del marciapiede (attraversamenti pedonali, camminamenti protetti, ecc.)	● ● ●
A.6	Presenza di rampe per collegamento marciapiede/strada	● ● ●
A.7	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	●
B ANALISI DEL MARCIAPIEDE ESISTENTE - LATO B		
B.1	Stato della pavimentazione	● ● ●
B.2	Dimensione del marciapiede (larghezza)	● ● ●
B.3	Pendenza longitudinale/ trasversale del marciapiede	● ● ●
B.4	Presenza di ostacoli fissi/mobili sul marciapiede	● ● ●
B.5	Continuità del marciapiede (attraversamenti pedonali, camminamenti protetti, ecc.)	● ● ●
B.6	Presenza di rampe per collegamento marciapiede/strada	● ● ●
B.7	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	●
C ANALISI DEL MARCIAPIEDE ESISTENTE - LATO C		
C.1	Stato della pavimentazione	● ● ●
C.2	Dimensione del marciapiede (larghezza)	● ● ●
C.3	Pendenza longitudinale/ trasversale del marciapiede	● ● ●
C.4	Presenza di ostacoli fissi/mobili sul marciapiede	● ● ●
C.5	Continuità del marciapiede (attraversamenti pedonali, camminamenti protetti, ecc.)	● ● ●
C.6	Presenza di rampe per collegamento marciapiede/strada	● ● ●
C.7	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	●
D ANALISI DEL MARCIAPIEDE ESISTENTE - LATO D		
D.1	Stato della pavimentazione	● ● ●
D.2	Dimensione del marciapiede (larghezza)	● ● ●
D.3	Pendenza longitudinale/ trasversale del marciapiede	● ● ●
D.4	Presenza di ostacoli fissi/mobili sul marciapiede	● ● ●
D.5	Continuità del marciapiede (attraversamenti pedonali, camminamenti protetti, ecc.)	● ● ●
D.6	Presenza di rampe per collegamento marciapiede/strada	● ● ●
D.7	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista	●

PIAZZE E ZONE PEDONALI

2



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – PIAZZE (Analisi delle intersezioni stradali nelle piazze)

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



3. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI - INTERSEZIONI

3.1 INTERSEZIONE – VIA

Contesto molto urbanizzato, caratterizzato da fabbricati ad altezza bassa e media, destinati prevalentemente ad attività residenziale e commerciale. L'area si sviluppa intorno ad un breve tratto stradale che parte da via Roma (S.P. 5) ed è a senso unico verso sud, ovvero verso via Molina (sede di servizi, quali l'Ufficio Postale, il mercato settimanale e il Municipio).

VALUTAZIONE INTERSEZIONE



3.2 INTERSEZIONE – VIA

Contesto molto urbanizzato, caratterizzato da fabbricati ad altezza bassa e media, destinati prevalentemente ad attività residenziale e commerciale. L'area si sviluppa intorno ad un breve tratto stradale che parte da via Roma (S.P. 5) ed è a senso unico verso sud, ovvero verso via Molina (sede di servizi, quali l'Ufficio Postale, il mercato settimanale e il Municipio).

VALUTAZIONE INTERSEZIONE



3.3 INTERSEZIONE – VIA

Contesto molto urbanizzato, caratterizzato da fabbricati ad altezza bassa e media, destinati prevalentemente ad attività residenziale e commerciale. L'area si sviluppa intorno ad un breve tratto stradale che parte da via Roma (S.P. 5) ed è a senso unico verso sud, ovvero verso via Molina (sede di servizi, quali l'Ufficio Postale, il mercato settimanale e il Municipio).

VALUTAZIONE INTERSEZIONE



3.4 INTERSEZIONE – VIA

Contesto molto urbanizzato, caratterizzato da fabbricati ad altezza bassa e media, destinati prevalentemente ad attività residenziale e commerciale. L'area si sviluppa intorno ad un breve tratto stradale che parte da via Roma (S.P. 5) ed è a senso unico verso sud, ovvero verso via Molina (sede di servizi, quali l'Ufficio Postale, il mercato settimanale e il Municipio).

VALUTAZIONE INTERSEZIONE



PIAZZE E ZONE PEDONALI

3



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – PIAZZE (Analisi delle criticità presenti)

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



4. INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA'

4.1 GALLERIA FOTOGRAFICA DELLE CRITICITA' DELLA PIAZZA – ZONA PEDONALE

PIAZZE E ZONE PEDONALI

4



Scheda censimento: pagina di analisi dei criteri specifici – PARCHEGGI

COMUNE DI PONT CANAVESE
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



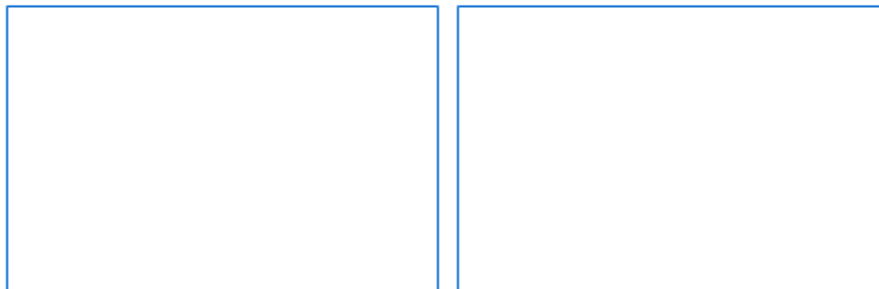
2. ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI ANALISI – AREA DI PARCHEGGIO

2.1 AREA DI PARCHEGGIO

A	ANALISI DELL'AREA DI PARCHEGGIO ESISTENTE	
A.1	Stato della pavimentazione del parcheggio	  
A.2	Presenza di stalli di parcheggio dedicati	  
A.3	Dimensioni degli stalli di parcheggio dedicati	  
A.4	Presenza di camminamenti pedonali all'interno dell'area di parcheggio	  
A.5	Presenza di adeguata segnaletica orizzontale/verticale nell'area di parcheggio	  
A.6	Presenza di ostacoli fissi/mobili nell'area di parcheggio	  
A.7	Presenza di illuminazione pubblica dedicata al parcheggio	  
A.8	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili alla vista nell'area di parcheggio	  
B	COLLEGAMENTI PEDONALI AL PARCHEGGIO	
B.1	Complanarità tra parcheggio e strada	  
B.2	Presenza di rampe di collegamento tra area di parcheggio e sede stradale	  
B.3	Presenza di attraversamenti pedonali di collegamento al parcheggio	  
B.4	Continuità del percorso pedonale nell'ambito urbano limitrofo al parcheggio	  

3. INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA'

3.1 GALLERIA FOTOGRAFICA DELLE CRITICITA' DEL PARCHEGGIO



3.2 EVENTUALI NOTE SULLE CRITICITA' DEL PARCHEGGIO

Contesto molto urbanizzato, caratterizzato da fabbricati ad altezza bassa e media, destinati prevalentemente ad attività residenziale e commerciale. L'area si sviluppa intorno ad un breve tratto stradale che parte da

PARCHEGGI

2



Per gli spazi pubblici sono state analizzate tutte le strade pubbliche del Comune di Pont Canavese.

E' stata poi fatta una distinzione tra strade con marciapiede e senza marciapiede.

In questa seconda categoria, mancando l'elemento fisico del camminamento non è possibile individuare una barriera, in quanto la mobilità si sviluppa sulla carreggiata. Pertanto, in queste strade non è possibile definire la presenza di barriere architettoniche propriamente dette.

L'analisi del piano si è concentrata però in quelle strade dove è presente un camminamento fisico e dove ci possono essere elementi fisici oggettivi di interruzione del percorso e/o di impedimenti che rendono difficile o impossibile la mobilità di persone con disabilità.

Solo alcune strade attualmente senza marciapiede sono state incluse nella pianificazione, in quanto funzionali alla mobilità pedonale comunale ed atte a completare percorsi urbani definiti prioritariamente dalla rete dei camminamenti "fisici".

Per queste strade senza marciapiede è stata redatta una scheda specifica, che le raggruppa, al fine di definire modalità di intervento da parte dell'Amministrazione Comunale per la realizzazione di percorsi pedonali a raso, tracciati sulla carreggiata, che si differenziano a seconda della larghezza della carreggiata stessa: infatti, sulle strade a doppio senso di circolazione (come sono la maggior parte di quelle analizzate nel presente piano) è possibile definire una duplice tipologia di intervento:

- per le strade inferiori ai 5 metri di larghezza, il percorso pedonale a raso è realizzato mediante segnaletica orizzontale e verticale
- per le strade superiori ai 5 metri di larghezza, il percorso pedonale a raso mediante delimitazione fisica del camminamento, oltre a segnaletica verticale ed orizzontale di completamento e raccordo.

Per quanto riguarda la consistenza del patrimonio censito, gli spazi urbani sopra elencati che sono stati oggetto di analisi, mappatura e successiva schedatura sono i seguenti:

- **Edifici pubblici di proprietà comunale: 6**
- **Edifici di uso pubblico: 13**
- **Edilizia scolastica: 4**
- **Impianti sportivi: 3**
- **Cimiteri: 1**
- **Aree verdi attrezzate: 4**



7.2 ELENCO DELLE SCHEDE DI CENSIMENTO REDATTE

L'analisi del P.E.B.A. si è concentrata quindi nella redazione delle schede di analisi e valutazione secondo i criteri sopra esposti. Di seguito sono elencate per ciascuna categoria individuata e descritta nei capitoli precedenti le schede redatte.

Per ciascun elemento è stato definito un codice univoco alfanumerico che è stato utilizzato anche nella mappatura cartografica degli elementi.

PARTE A – ELEMENTI E SPAZI URBANI RILEVANTI SUL TERRITORIO COMUNALE

PONT CANAVESE – 1. EDIFICI PUBBLICI

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO
MU01	PALAZZO MUNICIPALE
EP01	SALONE POLIVALENTE
EP02	MUSEO ETNOGRAFICO
EP03	PALAZZINA UFFICIO TURISTICO
BC01	TORRE FERRANDA
BC02	TORRE TELLARIA

PONT CANAVESE – 2. EDIFICI DI USO PUBBLICO

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO
EP04	SEDE UNIONE MONTANA VALLI ORCO E SOANA
EP05	BIBLIOTECA CIVICA "RUFFINI"
PT01	UFFICIO POSTALE
CC01	STAZIONE CARABINIERI PONT CANAVESE
SH01	POLIAMBULATORIO MEDICO
SH02	SEDE CROCE ROSSA ITALIANA – COMITATO DI PONT CANAVESE
EC01	CHIESA PARROCCHIALE SAN COSTANZO
EC02	CHIESA DI SANT'ANNA
EC03	CHIESA DI SAN FRANCESCO
EC04	CHIESA DELLE ROGGIE
EC05	CHIESA DI SANTA MARIA DI DOBLAZIO
OR01	ORATORIO PARROCCHIALE "GINO PISTONI"
AC01	SUPERMERCATO CRAI



PONT CANAVESE – 3. EDIFICI SCOLASTICI

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO
ES01	SCUOLA PRIMARIA “CADUTI PER LA LIBERTA”
ES02	SCUOLA SECONDARIA PRIMO GRADO “P. MARTINETTI”
ES03	SCUOLA DELL'INFANZIA
ES04	MICRONIDO “LA COCCINELLA”

PONT CANAVESE – 4. IMPIANTI SPORTIVI

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO
IS01	CAMPO SPORTIVO “BRUNO COSTALAI”
IS02	PALESTRA COMUNALE
IS03	BOCCIODROMO PONTESE

PONT CANAVESE – 5. CIMITERI

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO
CM01	CIMITERO COMUNALE

PONT CANAVESE – 5. AREE VERDI

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO
AV01	PARCO GIOCHI VIA SOANA
AV02	VIALE PEDONALE ALEA
AV03	PARCO MAZZONIS
AV04	AREA VERDE PRA' DEL BACIO



PARTE B – ELEMENTI E SPAZI URBANI RILEVANTI SUL TERRITORIO COMUNALE

Nell'ambito delle attività di pianificazione sono state censite le seguenti strade del territorio comunale di Pont Canavese:

CODICE	TOPONIMO STRADA
S01	VIA MARCONI
S02	VIA DESTEFANIS
S03	VIA DALLA CHIESA
S04	VIA ROSCIO
S05	VIA SANDRETTO
S06	VIA CAVIGLIONE
S07	VIA SPARONE
S08	VIA CRAVERI
S09	VIA IV MAGGIO
S10	VIA ROMA
S11	VIA OLTRESOANA
S12	VIA SOANA
S13	VIA FRASSINETTO
S14	VIA IV NOVEMBRE
S15	VIA MOLETTI
S16	VIA PRA' DEL BACIO

La scelta è stata effettuata selezionando in primis le strade con un percorso pedonale già definito (presenza di marciapiede) e quindi collegabile a effettiva presenza di barriere architettoniche, mentre le altre strade prive di marciapiede rappresentano un elemento importante nella rete viaria del Comune, in quanto:

- sono elementi di “chiusura” della rete, intesi come necessari per il completamento dei percorsi pedonali;
- sono elementi di raggiungibilità di elementi censiti dal presente Piano come rilevanti per la mobilità pedonale del Comune.

Tali strade sono state successivamente catalogate e analizzate in funzione della presenza o meno di marciapiedi, dando origine alla schedatura del piano.

Di seguito, sono riportate le tabelle che elencano le strade secondo tale catalogazione.



PONT CANAVESE – STRADE CON MARCIAPIEDE

CODICE	TOPONIMO STRADA
S01	VIA MARCONI
S01.1	VIA MARCONI (DA VIA ROSCIO A VIA DESTEFANIS)
S01.2	VIA MARCONI (DA VIA DESTEFANIS A VIA CAVIGLIONE)
S02	VIA DESTEFANIS
S03	VIA DALLA CHIESA
S04	VIA ROSCIO
S05	VIA SANDRETTO
S06	VIA CAVIGLIONE
S07	VIA SPARONE
S08	VIA CRAVERI
S09	VIA IV MAGGIO
S10	VIA ROMA
S10.1	VIA ROMA (DA PIAZZA EUROPA A VIA SOANA)
S10.2	VIA ROMA (DA VIA FRASSINETTO A STRADA SOTTOPASSO FERROVIA)

PONT CANAVESE – STRADE SENZA MARCIAPIEDE

CODICE	TOPONIMO STRADA
S11	VIA OLTRESOANA (DA VIA ROSCIO A VIA PERAMARA)
S12	VIA SOANA (DA VIA ROMA A VIA PERAMARA)
S13	VIA FRASSINETTO (DA VIA ROMA A PIAZZA SANT'ANNA)
S14	VIA IV NOVEMBRE
S15	VIA MOLETTI (DA VIA IV NOVEMBRE A INGRESSO AREA GIOCO PRA' DEL BACIO)
S16	VIA PRA' DEL BACIO

PONT CANAVESE – PIAZZE

CODICE	TOPONIMO PIAZZA
PZ01	PIAZZA CRAVERI
PZ02	PIAZZA XXV APRILE
PZ03	PIAZZA EUROPA



PONT CANAVESE – AREE DI PARCHEGGIO

CODICE	TOPONIMO AREA DI PARCHEGGIO
PK01	PARCHEGGIO PIAZZA CRAVERI
PK02	PARCHEGGIO PIAZZA XXV APRILE
PK03	PARCHEGGIO PIAZZA EUROPA
PK04	PARCHEGGIO ALEA
PK05	PARCHEGGIO VIA SOANA
PK06	PARCHEGGIO AREA CAMPER
PK07	PARCHEGGIO ORATORIO
PK08	PARCHEGGIO CIMITERO



7.3 ESITI DELLE ANALISI SUGLI ELEMENTI CENSITI

Mappatura dell'esistente e individuazione dei livelli di accessibilità e inclusività

A seguito dei sopralluoghi e della compilazione delle schede di censimento, si è espresso un giudizio sintetico in merito all'accessibilità degli elementi del gruppo A (cioè degli edifici, dei cimiteri e del verde attrezzato) e del gruppo B (coè dei percorsi pedonali, delle piazze e dei parcheggi) esaminati in base al rispetto o meno del requisito sopra esposti:

L'esito della valutazione finale è espresso con tre gradi di ACCESSIBILITÀ, riportata nell'ultima pagina di ciascuna scheda, anche in questo caso con una infografica semaforica

ACCESSIBILITÀ ALTA (colore verde):

Il bene è considerato nel suo complesso accessibile sia dai portatori di disabilità motoria che sensoriale. Nel caso in cui siano indicati interventi di adeguamento, si limitano a spazi esterni o a migliorare ulteriormente il livello d'inclusività (ad esempio mancanza di posti auto riservati nelle vicinanze o sostituzione dei sanitari con tipologie specifiche). Si possono considerare tali beni come visitabili ed usufruibili da tutti i cittadini.

ACCESSIBILITÀ MEDIA (colore giallo):

Il bene è considerato nel suo complesso accessibile, ma necessita di piccoli adeguamenti per rendere tutte le sue parti fruibili anche dagli utenti con disabilità motoria o sensoriale. I requisiti mancanti non precludono l'esecuzione delle funzioni all'interno dell'edificio, ma il loro adeguamento consentirebbe un maggior livello d'inclusione per tutti i cittadini (realizzazione di servizi igienici o consentire l'accesso a tutti i piani di un istituto scolastico). Tali beni si possono considerare visitabili da tutti i cittadini, ma con una fruizione parziale.

ACCESSIBILITÀ BASSA (colore rosso):

Il bene è considerato nel suo complesso parzialmente accessibile o del tutto non accessibile, ovvero esistono funzioni o parti di edificio che non sono accessibili da tutti i tipi di utenza. Questo significa che gli interventi da attuare saranno più consistenti rispetto ai precedenti gradi di accessibilità (accesso a servizi posti a piani diversi dal terra, spazi con alcune funzioni non accessibili). Tali beni non sono completamente visitabili e fruibili da tutti i cittadini.

I risultati dell'analisi sono riportati nelle singole schede degli elementi censiti, in allegato alla presente relazione.



Per quanto riguarda la consistenza del patrimonio censito, gli edifici e spazi sopra elencati che sono stati oggetto di mappatura sono i seguenti:

- **Edifici pubblici di proprietà comunale: 6**
- **Edifici di uso pubblico: 13**
- **Edilizia scolastica: 4**
- **Impianti sportivi: 3**
- **Cimiteri: 1**
- **Aree verdi attrezzate: 4**

Edifici pubblici comunali

Dei numerosi edifici pubblici di proprietà del Comune di Pont Canavese censiti solo due possiedono un'accessibilità positiva, di valore medio-alto: sono il palazzo municipale e il salone polivalente.

Altri edifici, hanno un'accessibilità di livello basso, con presenza di barriere architettoniche: sono l'edificio dell'Ufficio Turistico anche adibito a sedi di associazioni che presenta problematiche di presenza di barriere architettoniche negli accessi, oppure le storiche torri medievali. Da segnalare la situazione del Museo Etnografico, per il quale gli interventi suggeriti devono essere oggetto di valutazioni da parte dell'amministrazione comunale alla luce degli esiti del presente piano.

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO	
MU01	PALAZZO MUNICIPALE	
EP01	SALONE POLIVALENTE	
EP02	MUSEO ETNOGRAFICO	
EP03	PALAZZINA UFFICIO TURISTICO	
BC01	TORRE FERRANDA	
BC02	TORRE TELLARIA	

Edifici di uso pubblico sul territorio comunale

Gli edifici ad uso pubblico, che non rientrano nelle proprietà del Comune di Pont Canavese, ma che sono stati censiti nel P.E.B.A. sono stati analizzati non tanto nelle loro condizioni interne (di competenza del singolo proprietario o gestore) quanto per l'accessibilità esterna e la raggiungibilità mediante i percorsi pedonali pubblici. In generale, in questo caso si assiste ad una serie di situazioni positive, che vanno dall'ottimale al buono, quindi con accessibilità di livello alto: fanno parte di questa categoria gli edifici di uso pubblico, come la palazzina multi-servizi di Piazza XXV Aprile (sede dell'Unione Montana e del poliambulatorio medico), ma anche le sedi di Croce Rossa e Carabinieri, oppure il supermercato in Piazza Craveri, l'Oratorio in Via Oltresoana e l'Ufficio Postale. Più problematiche sono le situazioni degli edifici di



culto, che presentano situazioni di presenza di barriere architettoniche all'ingresso, quindi al momento scarsamente accessibili.

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO	
EP04	SEDE UNIONE MONTANA VALLI ORCO E SOANA	
EP05	BIBLIOTECA CIVICA "RUFFINI"	
PT01	UFFICIO POSTALE	
CC01	STAZIONE CARABINIERI PONT CANAVESE	
SH01	POLIAMBULATORIO MEDICO	
SH02	SEDE CROCE ROSSA ITALIANA – COMITATO DI PONT CANAVESE	
EC01	CHIESA PARROCCHIALE SAN COSTANZO	
EC02	CHIESA DI SANT'ANNA	
EC03	CHIESA DI SAN FRANCESCO	
EC04	CHIESA DELLE ROGGIE	
EC05	CHIESA DI SANTA MARIA DI DOBLAZIO	
OR01	ORATORIO PARROCCHIALE "GINO PISTONI"	
AC01	SUPERMERCATO CRAI	

Edilizia scolastica

Gli edifici scolastici presentano un positivo grado di accessibilità di tutte le 4 strutture scolastiche censite. Risulta buona per la scuola primaria e secondaria, con alcune evidenze per quest'ultima per l'accessibilità diretta da Via Roma.

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO	
ES01	SCUOLA PRIMARIA "CADUTI PER LA LIBERTA'"	
ES02	SCUOLA SECONDARIA PRIMO GRADO "P. MARTINETTI"	
ES03	SCUOLA DELL'INFANZIA	
ES04	MICRONIDO "LA COCCINELLA"	



Impianti sportivi

I 3 impianti sportivi censiti presentano accessibilità comunque abbastanza positiva, di livello medio: il campo calcio e la bocciofila presentano alcune situazioni che devono essere valutate e facilmente risolte alla luce degli esiti del presente piano. La palestra comunale, invece, ha un livello di accessibilità basso, sia per quanto riguarda la sua accessibilità dall'esterno (ingresso e continuità del percorso da Via Roma) e anche all'interno.

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO	
IS01	CAMPO SPORTIVO "BRUNO COSTALAI"	
IS02	PALESTRA COMUNALE	
IS03	BOCCIODROMO PONTESE	

Cimiteri

Il cimitero comunale ha un'accessibilità ottima al suo interno, con percorsi e rampe completamente accessibili; da rivedere e completare è la situazione che riguarda il percorso di avvicinamento (realizzazione di percorso pedonale protetto di Via IV Novembre): nel parcheggio si segnalano barriere architettoniche relativamente alla mancanza di tracciamento degli stalli di sosta, compresi anche quelli per disabili.

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO	
CM01	CIMITERO COMUNALE	

Aree verdi pubbliche

Tra i 4 spazi censiti di proprietà comunale, le schede redatte mettono in evidenza piccoli interventi che possono mitigare o risolvere lievi criticità rilevate in tutte le aree. Nell'area gioco di Via Soana in quella di Via Moletti (Prà del Bacio) risulta necessario intervenire per sanare alcuni problemi di accessibilità che riguardano le pavimentazioni degli ingressi e delle installazioni ludiche. Per le altre aree censite, l'attenzione dell'Amministrazione è posta sul rifacimento dell'Alea, che presenta attualmente alcune problematiche di pavimentazione, di collegamento con la Piazza Craveri e l'assenza di servizi igienici adeguati.

CODICE	DENOMINAZIONE EDIFICIO	
AV01	PARCO GIOCHI VIA SOANA	
AV02	VIALE PEDONALE ALEA	
AV03	PARCO MAZZONIS	
AV04	AREA VERDE PRA' DEL BACIO	



Spazi urbani – Percorsi pedonali

L'analisi, vista la gerarchizzazione delle strade presenti sul territorio comunale, non ha proceduto nella differenziazione tra viabilità principale e viabilità secondaria, ma trattando tutte le strade in un unico ambito.

Si è invece proceduto a censire ed analizzare tutte le strade comunali dotate di percorsi pedonali già fisicamente realizzati (cioè con marciapiedi e con percorsi pedonali a raso):

Queste strade rappresentano il reticolo viario pedonale del Comune di Pont Canavese, oggetto di analisi del presente piano.

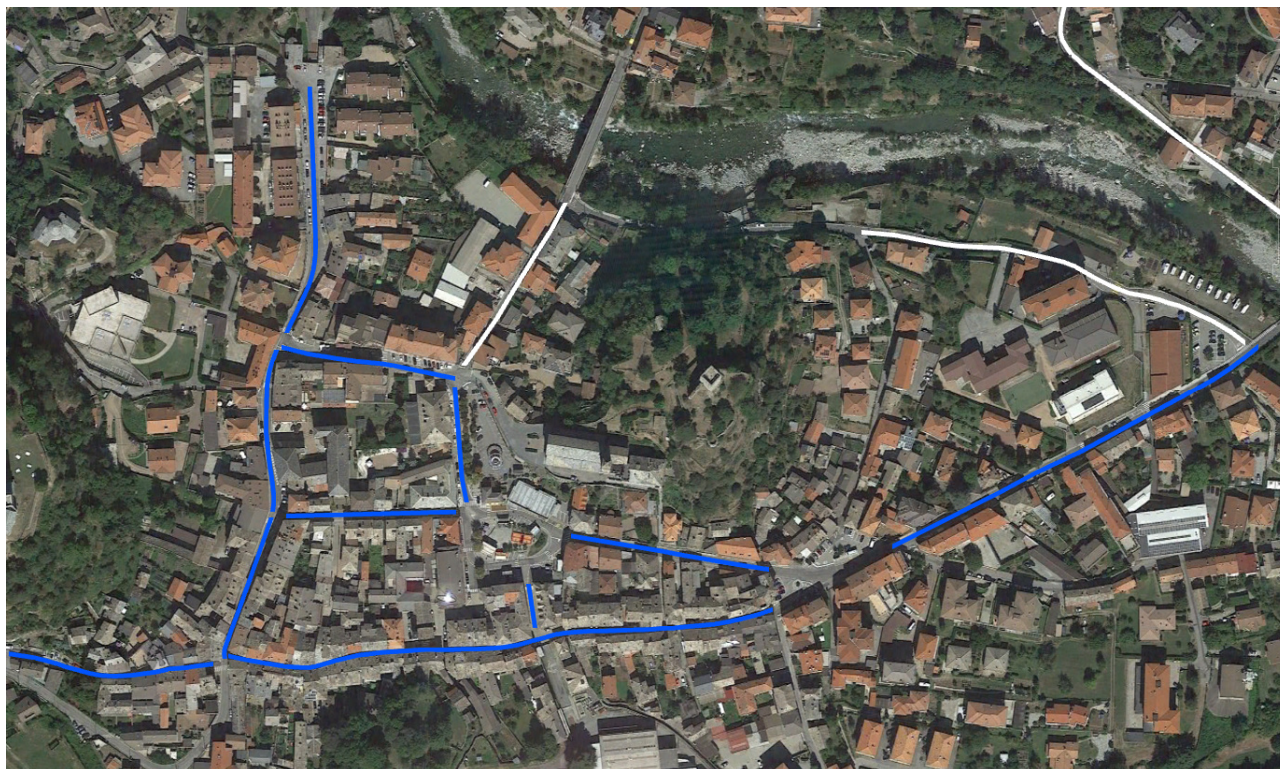
Al fine della piena percorribilità dei percorsi pedonali, tale reticolo viene “chiuso” mediante alcuni interventi su strade in cui oggi non sono presente marciapiedi né percorsi pedonali a raso, ma che in funzione delle necessità individuate dal P.E.B.A. diventano oggetto di mappatura/schedatura.

Nelle figure seguenti sono individuate le strade oggetto di schedatura su tutto il territorio comunale:

- In colore blu, sono individuate le strade con marciapiede esistente (in tutta la loro lunghezza o anche solo in parte)
- In colore bianco, sono individuate le strade senza marciapiede/percorso pedonale



Strade oggetto di schedatura del P.E.B.A. – Intero territorio comunale analizzato



Strade oggetto di schedatura del P.E.B.A. – Concentrico



Strade oggetto di schedatura del P.E.B.A. – Zona est del territorio comunale



Mappatura di valutazione di accessibilità

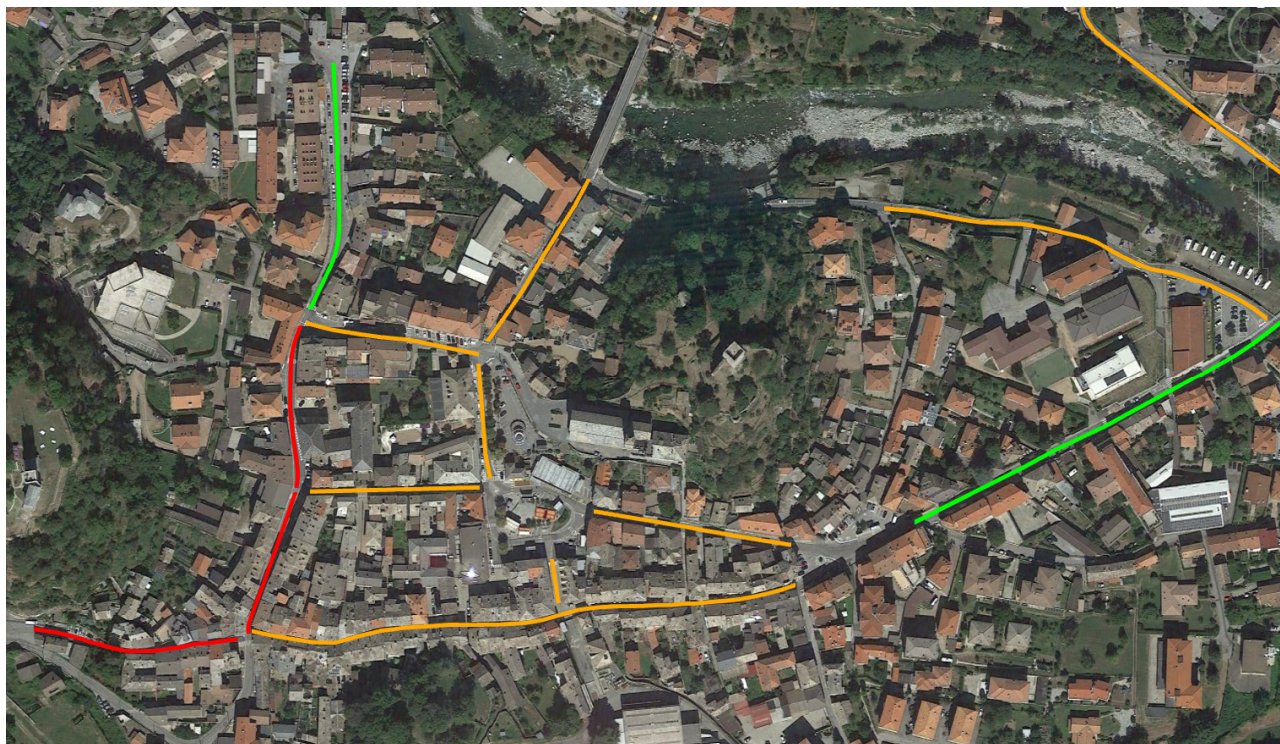
Il P.E.B.A., come detto, definisce non solo l'individuazione delle barriere architettoniche, ma procede alla valutazione dell'accessibilità del percorso pedonale.

Nella mappatura effettuata, la legenda di **VALUTAZIONE** riporta i tre colori semaforici, indicando in verde le strade con nessun intervento o con criticità minori, mentre in giallo e rosso sono evidenziate le strade e i percorsi oggetto di schedatura e di interventi più importanti al fine dell'eliminazione delle barriere architettoniche.

Nella figura seguente è riportato uno stralcio del sistema di mappatura, con i livelli di valutazione dei percorsi pedonali censiti.



Strade oggetto di valutazione di accessibilità del P.E.B.A. – Intero territorio comunale



Strade oggetto di valutazione di accessibilità del P.E.B.A. – Concentrico

Da quanto si può notare dalla figura, nel Concentrico di Pont Canavese la rete dei percorsi pedonali possiede un livello di accessibilità in generale media. Ciò significa che, al netto di alcune problematiche, la qualità dell'accessibilità pedonale viene complessivamente garantita.



Strade oggetto di valutazione di accessibilità del P.E.B.A. – Zona est del territorio comunale



Di seguito si riporta la tabella delle strade censite con la rispettiva valutazione frutto dell'analisi eseguita nel corso dell'iter della pianificazione.

PONT CANAVESE – STRADE CON MARCIAPIEDE

CODICE	TOPONIMO STRADA	
S01	VIA MARCONI	
S01.1	VIA MARCONI (DA VIA ROSCIO A VIA DESTEFANIS)	
S01.2	VIA MARCONI (DA VIA DESTEFANIS A VIA CAVIGLIONE)	
S02	VIA DESTEFANIS	
S03	VIA DALLA CHIESA	
S04	VIA ROSCIO	
S05	VIA SANDRETTO	
S06	VIA CAVIGLIONE	
S07	VIA SPARONE	
S08	VIA CRAVERI	
S09	VIA IV MAGGIO	
S10	VIA ROMA	
S10.1	VIA ROMA (DA PIAZZA EUROPA A VIA SOANA)	
S10.2	VIA ROMA (DA VIA FRASSINETTO A STRADA SOTTOPASSO FERROVIA)	

PONT CANAVESE – STRADE SENZA MARCIAPIEDE

CODICE	TOPONIMO STRADA	
S11	VIA OLTRESOANA (DA VIA ROSCIO A VIA PERAMARA)	
S12	VIA SOANA (DA VIA ROMA A VIA PERAMARA)	
S13	VIA FRASSINETTO (DA VIA ROMA A PIAZZA SANT'ANNA)	
S14	VIA IV NOVEMBRE	
S15	VIA MOLETTI (DA VIA IV NOVEMBRE A AREA GIOCO PRA' DEL BACIO)	
S16	VIA PRA' DEL BACIO	



Il P.E.B.A., come detto, definisce non solo l'individuazione delle barriere architettoniche, ma procede alla valutazione dell'accessibilità di piazze e parcheggi.

Nella mappatura effettuata, la legenda di **VALUTAZIONE** riporta i tre colori semaforici, indicando in verde le strade con nessun intervento o con criticità minori, mentre in giallo e rosso sono evidenziate le strade e i percorsi oggetto di schedatura e di interventi più importanti al fine dell'eliminazione delle barriere architettoniche.

Nella figura seguente è riportato uno stralcio del sistema di mappatura, con i livelli di valutazione di piazze e parcheggi censiti.



Parcheggi oggetto di valutazione di accessibilità del P.E.B.A. – Intero territorio comunale



Piazze oggetto di valutazione di accessibilità del P.E.B.A. – Intero territorio comunale



Di seguito si riporta la tabella delle piazze e dei parcheggi censiti con la rispettiva valutazione frutto dell'analisi eseguita nel corso dell'iter della pianificazione.

PONT CANAVESE – PIAZZE

CODICE	TOPONIMO PIAZZA	
PZ01	PIAZZA CRAVERI	
PZ02	PIAZZA XXV APRILE	
PZ03	PIAZZA EUROPA	

PONT CANAVESE – AREE DI PARCHEGGIO

CODICE	TOPONIMO AREA DI PARCHEGGIO	
PK01	PARCHEGGIO PIAZZA CRAVERI	
PK02	PARCHEGGIO PIAZZA XXV APRILE	
PK03	PARCHEGGIO PIAZZA EUROPA	
PK04	PARCHEGGIO VIA SOANA	
PK05	PARCHEGGIO AREA CAMPER	
PK06	PARCHEGGIO ORATORIO	
PK07	PARCHEGGIO CIMITERO	



7.4 DEFINIZIONE DELLE POSSIBILITA' DI INTERVENTO

A partire dagli esiti della mappatura delle criticità, il P.E.B.A. individua delle linee d'intervento standardizzate per il loro superamento, suddividendoli tra opere esterne ed interne e per categorie e ne fa una descrizione sommaria delle principali opere, dei materiali utilizzabili, senza indicare il costo unitario in quanto la variabilità dei prezzi in questo periodo storico è tale che non possono essere definiti degli importi delle opere costanti nel tempo. Nel paragrafo seguente sono indicati alcuni costi di interventi ritenuti standard per i possibili interventi di eliminazione delle barriere architettoniche presi in esame nelle schede redatte.

Le linee d'intervento standardizzate assumono come base le condizioni più comuni d'intervento, senza considerare la specificità di ogni bene censito: si tratta di linee d'indirizzo che saranno valutate esaurientemente ogni volta che s'interverrà sul bene da adeguare.

Questi interventi standard sono da considerarsi azioni "effettive" per l'eliminazione della barriera architettonica, mentre in alcune situazioni sarà possibile eliminarla anche attraverso l'attuazione di azioni "organizzative e di utilizzo", ossia attraverso metodi di gestione e riorganizzazione funzionale degli ambienti interni, volte a rendere fruibili solo alcuni spazi che però assolvono a tutte le funzioni ospitate nell'edificio.

Tra le misure "passive" possiamo considerare lo spostamento degli ambienti destinati allo svolgimento delle funzioni principali (al piano terreno o in spazi privi di barriere architettoniche già accessibili, purché dotati di un servizio igienico accessibile), ma anche la predisposizione di un servizio di assistenza specifica per le persone disabili (accessibilità condizionata). Tali misure possono essere prese se le condizioni del bene e della sua funzione consentono la riorganizzazione degli spazi e dei servizi all'utenza e saranno valutate nelle fasi di adeguamento dei beni analizzati.

Il P.E.B.A. non indica in quali situazioni potranno essere adottate tali misure organizzative e di utilizzo, poiché esse dipendono anche dalla gestione del bene stesso, che spesso non è in totale capo all'amministrazione comunale (ad esempio le scuole o i servizi alla persona).



7.4.1 Abaco degli interventi standard e stima dei costi standard

La descrizione degli interventi standard riguarda alcune tipologie prese in considerazione per l'eliminazione delle barriere, ogni intervento sui beni censiti andrà valutato nella specificità dell'opera e degli interventi da eseguire. I costi sono stati valutati ponendo alla base delle analisi il Prezzario Regione Piemonte 2023 e analisi di mercato.

1) Spazi e percorsi esterni al perimetro

Gli interventi utili a risolvere le criticità riscontrate al di fuori del perimetro riguardano la possibilità di accedere con i propri mezzi o con il trasporto pubblico locale e di raggiungere l'edificio o lo spazio pubblico in modo sicuro ed autonomo.

Posti auto riservati

In prossimità degli edifici e spazi pubblici dovrebbe essere garantito 1 posto auto riservato ogni 50 liberi, in conformità alla normativa vigente, ubicato adiacente ai percorsi pedonali di accesso o nelle vicinanze dell'ingresso e opportunamente segnalati. Al loro interno la sosta dei veicoli muniti di contrassegno sarà gratuita e senza limitazioni di orari, salvo casi particolari. In corrispondenza dei posti o nelle immediate vicinanze dovrà essere realizzato un elemento di raccordo con l'eventuale marciapiede.

Sarebbe ottimale che il piano di sosta e l'area di discesa dal mezzo abbiano una superficie levigata, tipo asfalto o materiali lapidei con fughe di spessore limitato, ma è considerato soddisfacente anche il reperire posti in prossimità sulle superfici esistenti (area stradale, parcheggi esistenti, ..).

La stima del costo dell'intervento si riferisce infatti alla sola realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale, poiché nella situazioni censite è possibile reperire i posti necessari su sede stradale o in posti liberi esistenti

Segnaletica posto auto

Realizzazione di posti auto riservati a persone disabili mediante l'inserimento di segnaletica orizzontale e verticale conforme alle normative vigenti (dimensioni minime, a pettine: lunghezza 5.00 m, larghezza 3.20m; in linea: lunghezza 6.00m, larghezza 2.20m)	Costo: 160,00 €/cad
--	---------------------

Scivolo per accesso ai marciapiedi

Fornitura e posa in opera di scivolo per accesso ai marciapiedi in manufatto di cls prefabbricato o realizzato in opera con pendenza non superiore al 15%. Compresa la demolizione del manto esistente e della cordolatura, lo scavo a sezione ristretta, la realizzazione della massiciata e del piano di posa, la realizzazione dei raccordi con il marciapiede e con la strada esistente garantendo l'assenza di dislivelli (tolleranza massima di 1 cm a bordo arrotondato). La pavimentazione dello scivolo dovrà essere antisdrucciolo mediante l'uso di finiture superficiali adatte al passaggio di persone su sedie a ruote.	Costo: 150,00 €/mq
---	--------------------



Percorsi pedonali di avvicinamento

Per garantire l'accessibilità agli edifici e spazi pubblici è necessario che i percorsi pedonali di avvicinamento e nelle adiacenze degli stessi abbiano larghezze minime (1.50m o 0.90m in caso di mancanza di spazio), al fine di garantire almeno il passaggio da parte di persona su sedia a ruote, e siano privi di strettoie, arredi urbani e ostacoli di qualsiasi natura, per rendere sicuro il transito delle persone con disabilità sensoriali.

I marciapiedi dovrebbero essere sopraelevati di massimo 10cm dal piano di calpestio. La pendenza longitudinale non deve essere superiore al 5% e quella trasversale massima non deve superare l'1%.

Devono essere dotati di scivoli per l'accesso in prossimità degli incroci e attraversamenti pedonali.

Gli interventi standard descritti riguardano sia la realizzazione di nuovi marciapiedi dove inesistenti, sia l'adeguamento attraverso l'allargamento di quelli esistenti e il solo ripristino della superficie di calpestio. Nella successiva pianificazione degli interventi sui beni censiti, l'amministrazione valuterà quale sia l'approccio più corretto in relazione alle situazioni esistenti al contorno (sede stradale, disponibilità di spazi, percorsi preferenziali)

Nuovo marciapiede in materiale lapideo

Realizzazione di nuovo marciapiede in materiale lapideo costituito da lastre in pietra dello spessore di 60/80 mm, posate su massetto di sottofondo in malta cementizia. Compreso lo scavo di sbancamento, la fornitura e posa in opera di uno strato di fondazione misto granulare compatto, il massetto di sottofondo in cls con rete elettrosaldata, il cordolo perimetrale in materiale lapideo e la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all'1%.	Costo: 360,00 €/mq
---	--------------------

Nuovo marciapiede in asfalto

Realizzazione di nuovo marciapiede in conglomerato bituminoso dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8, compresa la stesa e la cilindratura con rullo leggero e l'emulsione di ancoraggio. Compreso lo scavo di sbancamento, la fornitura e posa in opera di uno strato di fondazione misto granulare compatto, il massetto di sottofondo in cls con rete elettrosaldata, il cordolo perimetrale in cls e la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all'1%.	Costo: 120,00 €/mq
---	--------------------

Allargamento di un marciapiede esistente in materiale lapideo

Allargamento di marciapiede esistente mediante la demolizione del cordolo, la rimozione e numerazione degli elementi per il loro futuro riutilizzo, la demolizione del manto stradale e lo scavo a sezione ristretta. Compresa la realizzazione di uno strato di fondazione misto granulare compatto, il massetto di sottofondo in cls con rete elettrosaldata, il cordolo perimetrale in materiale lapideo e la fornitura e posa in opera del pavimento in materiale lapideo eseguito in lastre dello spessore di 60/80 mm simili a quelle esistenti e posate su massetto di sottofondo. Tali opere dovranno essere tali da garantire una pendenza trasversale non superiore all'1%.	Costo: 310,00 €/mq
---	--------------------

Allargamento di un marciapiede esistente in asfalto

Opere di allargamento del marciapiede esistente mediante la demolizione della cordonata in cemento esistente, la demolizione del manto stradale e lo scavo a sezione ristretta per la realizzazione di uno	Costo: 150,00 €/mq
--	--------------------



strato di fondazione misto granulare compatto e del massetto di sottofondo in cls con rete elettrosaldata. La finitura in conglomerato bituminoso dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8. Compresa la fornitura e posa di cordolo in cls vibrato ed il ripristino della pavimentazione esistente. Tali opere dovranno essere tali da garantire una pendenza trasversale non superiore all'1%.

Sostituzione rivestimento di marciapiede in materiale lapideo

Rifacimento del rivestimento di marciapiede in materiale lapideo mediante la demolizione della pavimentazione esistente in lastre fino al massetto in cls, compresa la selezione e recupero delle lastre ritenute idonee al futuro utilizzo.

Posa in opera del materiale recuperato compresa integrazione pari al 40% su sottofondo esistente, compresa l'eventuale regolarizzazione del sottofondo per la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche, a bagnatura e la contemporanea battitura, la sigillatura di tutti gli interstizi e la successiva pulitura superficiale.

Costo: 230,00 €/mq

Rifacimento di manto di usura in asfalto

Rifacimento del manto di usura in tappetino bituminoso previa scarifica dell'asfalto esistente fino ad un massimo di 10cm. Fornitura e posa in opera di tappeto in conglomerato bituminoso dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8, compresa la stesa e la cilindratura con rullo leggero e l'emulsione di ancoraggio. E' inoltre compresa l'eventuale regolarizzazione del sottofondo per la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche.

Costo: 95,00 €/mq

Attraversamenti pedonali

Il percorso di avvicinamento agli edifici e spazi pubblici si compone anche degli elementi di attraversamento della sede stradale, che devono essere sicuri, privi di barriere fisiche e percettive e facilmente riconoscibili sia dai pedoni che dagli altri utenti della strada.

L'attraversamento dei pedoni è reso più agevole e sicuro se c'è la continuità con il marciapiede, una zona di accumulo sgombra dalle auto e la velocità dei veicoli è ridotta. Pertanto, l'attraversamento ottimale sarebbe sopraelevato ed anche con variazioni cromatiche rispetto al fondo stradale e pavimentazioni realizzate in materiali contrastanti, sia per segnalare all'utenza stradale di moderare la velocità che soprattutto per facilitare l'attraversamento ai non vedenti. Nei casi in cui non sia possibile prevedere attraversamenti rialzati, lo stesso dovrà essere collegato al marciapiede tramite scivolo.

Nuovo attraversamento pedonale a raso

Realizzazione di attraversamento pedonale a raso in conglomerato bituminoso, previa fresatura del manto stradale esistente, stesa di conglomerato bituminoso di usura con decorazione, esecuzione della resinatura con due mani del colore sulla superficie di attraversamento, stesa finale di materiale termoplastico per la realizzazione delle strisce di attraversamento

Costo: 85,00 €/mq

Nuovo attraversamento pedonale rialzato

Realizzazione di attraversamento pedonale rialzato in conglomerato bituminoso, previa fresatura del

Costo: 95,00 €/mq



manto stradale esistente, realizzazione del dosso mediante la stesa di strato di base tipo binder, stesa di conglomerato bituminoso di usura con decorazione, esecuzione della resinatura con due mani del colore sulla superficie di attraversamento, stesa finale di materiale termoplastico per la realizzazione delle strisce di attraversamento e delle strisce di segnalazione delle rampe

2) Orientamento esterno

Per il corretto accesso agli edifici e spazi pubblici, gli interventi devono eliminare anche le barriere percettive, che ostacolano i corretti movimenti dei disabili sensoriali, e non consistono solo nella presenza di ostacoli, ma anche nella mancanza di segnali o di indizi significativi per riconoscere un determinato luogo.

Quando la conformazione e le caratteristiche di un luogo sono in grado di inviare informazioni utili all'orientamento, lo spazio è funzionalmente accessibile e autonomamente fruibile: la normativa parla di "guide naturali", ovvero la presenza di elementi naturali utili ad indicare la direzione, a segnalare eventuali pericoli o a favorire l'orientamento. Nella maggior parte dei casi è necessario integrare le informazioni attraverso "ausili artificiali", che colmano le lacune informative esistenti nell'ambiente. Fra questi le segnalazioni acustiche, i segnali tattili, la cartellonistica in braille, le mappe tattili e i percorsi tattili.

La cartellonistica tattile (segnali, mappe) riporta su diversi supporti le informazioni necessarie a muoversi autonomamente, siano esse scritte in rilievo, scritte in braille o rappresentazione dei luoghi. I percorsi tattili utilizzano il sistema LOGES, inserendo lungo il percorso una serie di elementi artificiali contrastati cromaticamente con la superficie di calpestio e dotati di rilievi codificati, che comunicano un messaggio attraverso il senso cinestesico e quello tattile plantare, il senso tattile manuale (attraverso il bastone), l'udito e il contrasto visivo. Possono essere integrati con piolo dotato di un sensore passivo, un incubatore di informazioni che vengono trasmesse all'utente attraverso smartphone.

Pavimentazione tattile in PVC

Fornitura e posa in opera di percorso tattilo-plantare in PVC con rilievi trapezoidali e semisferici equidistanti, con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza e distanza tra rilievi in accordo con la normativa di riferimento, costruito in M-PVC-P. Compreso l'incollaggio al marciapiede esistente.

Costo: 115,00 €/m

Pavimentazione tattile in conglomerato cementizio

Fornitura e posa in opera di percorso tattilo-plantare con rilievi trapezoidali o semisferici equidistanti in agglomerato cementizio, con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza e distanza tra rilievi in accordo con la normativa vigente. Costruito in cemento vibrocompresso integrato con TAG - RFG 134.2 Khz ogni 60 cm. I singoli elementi tattili hanno dimensioni variabili con spessore di mm 20 o 33 per le lastre e mm 50 per i masselli, colorazioni superficiali variabili atte ad ottenere un coefficiente di contrasto di luminanza non inferiore a 0,4 con la pavimentazione circostante. Le caratteristiche fisico-meccaniche degli elementi tattili devono essere tali da rendere gli stessi antisdrucchiolevoli, antigelivi e di tipo carrabile per i masselli.

Costo: 170,00 €/m

Pavimentazione tattile in GRES

Fornitura e posa in opera di percorso tattilo-plantare in gres con rilievi trapezoidali o semisferici

Costo: 230,00 €/m



equidistanti con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza, distanza tra i rilievi in accordo con norme di riferimento, costruito in gres porcellanato di 1° scelta per esterni; con superficie a vista non smaltata e di vari colori, completamente greificata secondo norma UNI EN ISO 10545, costituita da lastre di dimensioni pari a cm 30x40 e spessore variabile da mm 9 a mm 20, integrato con TAG - RFG 134.2 Khz ogni 60cm. La pavimentazione dovrà essere non geliva, resistente all'usura e all'abrasione e presentare un assorbimento d'acqua <0,1%.

Segnalazione acustica semafori

Adeguamento dei semafori all'attraversamento di persone non vedenti mediante la fornitura e posa in opera di dispositivo sonoro posato in sommità della palina che emetterà impulsi sonori durante la luce verde e gialla del semaforo. Compresa la fornitura e posa in opera di dispositivo di prenotazione pedonale con segnalazione acustica e luminosa di conferma, a 100cm da terra

Costo: 600,00 €/cad

Segnaletica tattile

Fornitura e posa in opera di insegna tattile (in rilievo ed in braille) con diverse tecniche, compresa l'incisione diretta del materiale, secondo le norme ADA. Esclusa la fornitura e posa in opera del sistema di supporto e fissaggio (palina a pavimento, fissaggio murale,...)

Costo: 2.800,00 €/cad

3) Spazi e percorsi esterni all'interno del perimetro

Gli spazi esterni di pertinenza degli edifici, sia quelli dall'eventuale recinzione su strada all'edificio sia quelli interni come cortili e giardini, devono avere le stesse caratteristiche degli spazi pubblici all'esterno: larghezze minime per consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote, superficie continua e antisdrucchiolo, assenza di gradini, dislivelli e ostacoli. Inoltre è indispensabile che sia garantito anche il corretto orientamento per le persone con disabilità sensoriali.

Dalla mappatura dell'esistente è emersa una sostanziale carenza della segnaletica, mentre il percorso di accesso agli edifici è spesso adeguato, con la presenza di rampe esterne per superare i dislivelli.

Gli interventi di seguito descritti sono delle soluzioni standard che andranno adeguatamente sviluppate, anche nella scelta dei materiali, nel momento in cui si effettueranno le opere di adeguamento dell'immobile.

Non vengono date delle tipologie standard per l'adeguamento dei percorsi in merito ai materiali, poiché l'eventuale necessità di creare un percorso facilmente accessibile (ad esempio in materiale continuo all'interno di uno spazio verde) dovrà essere valutata nella specificità dell'intervento.

Rampa in cls

Realizzazione di rampa di pendenza massima longitudinale dell'5% e una pendenza trasversale massima pari all'1%, larghezza minima 1.50 m. Lungo lo sviluppo verrà inserito un ripiano orizzontale di sosta, con profondità di 1.50 m, ogni 10m e in corrispondenza di ogni interruzione della rampa dovuta alla presenza di porte e all'inizio ed alla fine della rampa stessa. Compreso l'eventuale scavo, la realizzazione della fondazione, dei setti verticali in cls armato e la soletta inclinata in cls armato con finitura al quarzo scopato antisdrucchiolo raccordata a regola d'arte con i due livelli da collegare. Nel prezzo è compresa la realizzazione del parapetto a norma realizzato in acciaio zincato e verniciato a caldo. Le opere si intendono fornite compreso ogni onere ed accessorio per dare l'opera finita a regola

Costo: 1.450,00 €/m



d'arte.

Scivoli o altri elementi di raccordo su soglie di ingresso

Fornitura e posa in opera di raccordi in calcestruzzo o bande in gomma in corrispondenza delle soglie di ingresso	Costo: 60,00 €/m
---	------------------

Nuovo percorso in asfalto

Realizzazione di nuovo marciapiede in conglomerato bituminoso dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8, compresa la stesa e la cilindratura con rullo leggero e l'emulsione di ancoraggio. Compreso lo scavo di sbancamento, la fornitura e posa in opera di uno strato di fondazione misto granulare compatto, il massetto di sottofondo in cls con rete elettrosaldata, il cordolo perimetrale in cls e la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche considerando che la pendenza trasversale non potrà essere superiore all'1%.	Costo: 120,00 €/mq
---	--------------------

Rifacimento di manto di usura in asfalto

Rifacimento del manto di usura in tappetino bituminoso previa scarifica dell'asfalto esistente fino ad un massimo di 10cm. Fornitura e posa in opera di tappeto in conglomerato bituminoso dello spessore di mm 30/40, con pietrischi a graniglia delle pezzature 0/4 - 0/8, compresa la stesa e la cilindratura con rullo leggero e l'emulsione di ancoraggio. E' inoltre compresa l'eventuale regolarizzazione del sottofondo per la formazione delle pendenze necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche.	Costo: 95,00 €/mq
--	-------------------

4) Ingresso

L'ingresso nell'edificio o spazio pubblico deve avere dimensioni adeguate da consentire il passaggio e la manovra da parte di persone su sedia a ruote, deve essere raccordato con l'esterno, avere meccanismi di apertura e chiusura facilmente manovrabili e con altezze tali da essere agevolmente azionati. Negli edifici storici l'intervento di adeguamento si può riferire ad un serramento ulteriore rispetto a quello eventualmente vincolato, che garantisca le dimensioni e le caratteristiche necessarie all'accessibilità da parte di tutti.

Adeguamento della porta di ingresso e regolazione dei comandi

Sostituzione delle porte di accesso alle singole unità ambientali interne con luce netta di almeno 80cm, altezza delle maniglie tra 85 e 95 cm. Nel caso di aree a vetri, dovranno essere anti-intrusione e dovranno essere collocati ad un'altezza minima pari ad almeno 40 cm dal piano di pavimento.	Costo: 2.600,00 €/mq
---	----------------------

Scivoli o altri elementi di raccordo su soglie di ingresso

Fornitura e posa in opera di raccordi in calcestruzzo o bande in gomma in corrispondenza delle soglie di ingresso	Costo: 60,00 €/m
---	------------------

Impianto citofonico

Fornitura e posa in opera di apparecchio citofonico completo di suoneria di chiamata e pulsante di azionamento serratura elettrica, linea di alimentazione, cassette di derivazione. Prezzo per ogni punto di ricezione con altezza non superiore a 130cm da terra	Costo: 1.950,00 €/mq
--	----------------------



5) Orientamento interno

Anche all'interno degli edifici l'orientamento e l'eliminazione delle barriere percettive sono fondamentali per l'utilizzo da parte di tutti. In modo particolare la percezione della segnaletica interna avviene principalmente mediante il contrasto visivo, tattile e acustico del segnale rispetto al contesto.

Oltre alla creazione di percorsi guidati interni, gli interventi possono riguardare l'installazione di opportuna segnaletica luminosa, totem informativi, segnali tattili e mappe a rilievo.

Percorsi guida interni con pavimentazione tattile in PVC

Fornitura e posa in opera di percorso tattilo plantare in PVC con rilievi trapezoidali e semisferici equidistanti, con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza e distanza tra rilievi in accordo con la normativa di riferimento, costruito in M-PVC-P integrato con TAG - RFID 134.2 Khz. Compreso l'incollaggio alla pavimentazione esistente.	Costo: 120,00 €/mq
--	--------------------

Percorsi guida interni con pavimentazione tattile in gres

Fornitura e posa in opera di percorso tattilo-plantare in gres con rilievi trapezoidali o semisferici equidistanti con altezza dei rilievi non inferiore a mm 3, larghezza, distanza tra i rilievi in accordo con norme di riferimento, costruito in gres porcellanato di 1° scelta per interni; con superficie a vista non smaltata e di vari colori, completamente greificata secondo norma UNI EN ISO 10545, costituita da lastre di dimensioni pari a cm 30x40 e spessore variabile da mm 9 a mm 20, integrato con TAG - RFG 134.2 Khz ogni 60cm. Compreso il sistema di posa tramite malta cementizia o incollaggio.	Costo: 240,00 €/mq
---	--------------------

Segnaletica tattile

Fornitura e posa in opera di insegna tattile in braille con diverse tecniche, compresa l'incisione diretta del materiale, secondo le norme ADA. Esclusa la fornitura e posa in opera del sistema di supporto e fissaggio (palina a pavimento, fissaggio murale,...)	Costo: 2.800,00 €/cad
---	-----------------------

Segnaletica luminosa

Fornitura e posa in opera di segnaletica indicativa luminosa in differenti moduli che variano per dimensione e forma, con base in plexiglass trasparente sabbiato, e parte superiore in differenti materiali. Le scritte ed i vari numeri sulla targa sono ottenuti per mezzo della foratura del materiale permettendo così di essere visibili al buio. Ogni segnale viene illuminato da led a corrente 12v stabilizzata a e continua.	Costo: 460,00 €/cad
--	---------------------

6) Collegamenti verticali e superamento dei dislivelli

L'accessibilità di tutti i livelli dell'edificio pubblico è uno dei temi più complessi da risolvere, soprattutto se si tratta di immobili esistenti. Per prima cosa bisogna valutare interventi di tipo "passivo", come riorganizzare gli ambienti interni per concentrare gli spazi destinati alle funzioni principali al piano terreno o in parti dell'edificio facilmente accessibili e fruibili dalle persone con disabilità.

In tutti gli immobili di nuova realizzazione o oggetto di interventi di ristrutturazione/recupero, il Piano prevede che vengano realizzati impianti ascensore o rampe per il superamento di dislivelli. Negli altri casi in cui non è



possibile dislocare le funzioni ai piani accessibili dell'edificio o collocare impianti di risalita, bisognerà attuare gli interventi necessari a rendere accessibile il livello in cui sono svolte attività (ad esempio mense, sale lettura, ...)

È fondamentale che l'edificio sia accessibile in ogni parte necessaria alle sue funzioni in modo che ogni cittadino abbia la possibilità di usufruire dei servizi con le medesime modalità.

Oltre al consentire l'accesso ai diversi livelli da parte di persone con ridotte capacità motorie attraverso ascensori, è fondamentale che le scale esistenti o di nuova progettazione rispondano ai criteri di sicurezza indicati dalla normativa: la larghezza delle rampe e dei pianerottoli dovrà permettere il passaggio contemporaneo di due persone e avere un corretto rapporto tra alzata e pedata ($2a+p=62-64c$), dovranno esserci corrimano su entrambi i lati, dovranno essere opportunamente segnalate ed illuminate.

Il piano indica alcuni interventi volti a mettere a norma le scale esistenti.

Piattaforme e/o sedili servoscala

Fornitura e posa in opera di pedane, sedili o piattaforme servoscala in casi di impossibilità tecnica di installare elevatori o ascensori, conformi alle normative esistenti. Il pavimento del/della sedile/piattaforma dovrà avere la larghezza minima di 0,80 m e la profondità minima di 1,20 m, in modo tale da garantire l'accesso e lo stazionamento della persona seduta o su sedia a ruote. Comandi di piano e a bordo protetti contro le manovre accidentali e dotati di chiave estraibile. Dotazioni standard di sicurezza (paracadute; barre integrali di protezione; bandelle di contenimento; maniglia; interruttore di emergenza; anticesoiamento, antiurto e antischiacciamento; segnale acustico), comprese le opere all'impianto elettrico e la dotazione di alimentazione d'emergenza	Costo: 19.500,00 €/cad
---	------------------------

Ascensore

Fornitura e posa in opera di impianto a sollevamento verticale ad ausilio e superamento delle barriere architettoniche, conforme a Direttiva Macchine 2006/42/CE, Direttiva Compatibilità Elettromagnetica 2004/108/CE/ EN1205 e EN12016, Certificato di Omologazione CE-9837-16- 001-08. Dimensioni cabina minime 140x110 cm, porta di luce netta minima di 80cm posta sul lato corto, automatica. Pulsantiera di comando interna ed esterna altezza massima 80cm, in Braille e i numeri arabi in rilievo e con contrasto di luminanza, eventuale abilitazione dei comandi con chiave. Compresa la Carpenteria metallica per struttura ascensore, Paracadute in caso di rottura di una fune, Illuminazione di emergenza presente in cabina. Comprese le opere murarie e strutturali accessorie e le modifiche all'impianto elettrico necessarie.	Costo: 8.400,00 €/fermata
---	---------------------------

Rampa di raccordo

Realizzazione di rampa di pendenza massima longitudinale dell'8% e una pendenza trasversale massima pari all'1%, larghezza minima 1.50 m. Lungo lo sviluppo verrà inserito un ripiano orizzontale di sosta, con profondità di 1.50 m, ogni 10m e in corrispondenza di ogni interruzione della rampa dovuta alla presenza di porte. Compresa l'eventuale demolizione della pavimentazione esistente, la realizzazione della struttura, dei setti verticali e la soletta inclinata con finitura antisdrucciolo a scelta, raccordata a regola d'arte con i due livelli da collegare. Nel prezzo è compresa la realizzazione del parapetto a norma realizzato in acciaio zincato e verniciato a caldo. Le opere si intendono fornite compreso ogni onere ed accessorio per dare l'opera finita a regola d'arte.	Costo: 1.400,00 €/m
---	---------------------



Fasce antiscivolo inizio e fine scale

Fornitura e posa in opera di segnale tattilo-plantare in PVC posto in corrispondenza dell'inizio e della fine della scala, fra i 30 e i 50cm di distanza dal bordo del primo gradino e per tutta la luce, con rilievi trapezoidali e semisferici equidistanti; altezza dei rilievi non inferiore a mm 3 e larghezza e distanza tra i rilievi in accordo con la normativa tecnica di riferimento, compresa e compensata la preparazione del fondo con la correzione di eventuali irregolarità, la pulizia del piano di posa e il collante di fissaggio.	Costo: 87,00 €/m
--	------------------

Fasce antiscivolo su gradini

Fornitura e posa in opera di strisce antiscivolo per pavimentazioni e gradini, autoadesive ad attacco rapido colore nero larghezza 25mm, compreso tagli, sfridi	Costo: 8,00 €/m
---	-----------------

Ringhiere per rampe/scale

Fornitura e posa in opera di ringhiere metalliche di altezza m. 1,05 con corrimano diam. mm 50 a doppia altezza (70 e 90cm), composta da montanti verticali e orizzontali fissati al cordolo e/o nella muratura con tasselli meccanici e/o barre in acciaio ed ancoranti chimici	Costo: 370,00 €/m
--	-------------------

Corrimano per rampe/scale

Fornitura e posa in opera di corrimano in tubo di acciaio inox satinato, diam. mm 50, a doppia altezza (70 e 90cm), compreso il fissaggio nella muratura con tasselli meccanici e/o barre in acciaio ed ancoranti chimici.	Costo: 240,00 €/m
--	-------------------

7) Accessibilità degli ambienti interni

Il Piano indica alcuni interventi per rendere accessibili gli ambienti interni degli edifici pubblici dove le condizioni permettono di adeguare gli immobili, ovvero dove non sono previste opere sostanziali di riconfigurazione degli spazi per la creazione di corridoi o varchi di larghezze adeguate. Naturalmente nella realizzazione di nuovi interventi o nella ristrutturazione/recupero di immobili esistenti, si dovranno rispettare le prescrizioni normative, con spazi di distribuzione di larghezza minima 100cm con punti per effettuare le manovre di inversione di percorso, ambienti con dimensioni adeguate, porte di accesso ai singoli ambienti di larghezza netta minima di 75cm, pavimentazioni antisdrucciolevoli.

In tutti gli edifici deve essere presente almeno un servizio igienico utilizzabile dalle persone disabili.

Porte interne in profilati di alluminio

Fornitura e posa in opera di porte interne in profilati di alluminio ad un battente, con foro di apertura di larghezza architettonica minima 75cm, con pressione necessaria all'apertura della porta inferiore ad 8kg, completa di guarnizioni a tutto giro sull'anta e di accessori di movimento e chiusura del tipo corrente commerciale; sono da preferire maniglie del tipo a leva opportunamente curve ed arrotondate, data in opera compreso il controtelaio metallico da fissare alle murature con zanche in acciaio zincato, le opere murarie e la registrazione dell'infisso.	Costo: 750,00 €/mq
--	--------------------

Trattamento antisdrucciolo delle pavimentazioni



REGIONE PIEMONTE
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO
COMUNE DI PONT CANAVESE

Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)
AGGIORNAMENTO 2024

Pagina
77

Fornitura e posa in opera di trattamento antiscivolo incolore per pavimenti in piastrelle, materiali lapidei, grès, cotto, ecc. con un prodotto che agisce sulla struttura del rivestimento creando un profilo reticolare che incrementa il coefficiente di attrito statico e dinamico	Costo: 95,00 €/mq
--	-------------------

Scivoli o altri elementi di raccordo su soglie

Fornitura e posa in opera di raccordi o bande in gomma in corrispondenza delle soglie di ingresso	Costo: 60,00 €/m
---	------------------

Servizio igienico accessibile

Realizzazione di servizio igienico composto da: vaso igienico a sifone in porcellana vetrificata bianca, completo di sciacquone ad incasso con comando a pulsante e sedile in plastica, profondità minima 75/80 cm, altezza tra 145 e i 50 cm; lavabo in ceramica con fronte concavo, bordi arrotondati per appoggia-gomiti e paraspruzzi, munito di miscelatore meccanico a leva con scarico con sifone, senza colonna, altezza massima 80cm; maniglioni orizzontali e verticali, per lavabo, porta, ecc., in acciaio zincato verniciato epossidicamente, diametro esterno 35 mm, compresi tasselli meccanici di fissaggio; maniglione ribaltabile, installazione a parete, costruito in acciaio zincato verniciato epossidicamente, diametro 30mm, lunghezza 60cm, portata max Kg 150. Posizione dei sanitari per garantire lo spazio di accostamento di una persona su sedia a ruote. Completo di porta di accesso tamburata ad anta cieca, luce netta 80cm, con maniglia posta ad un'altezza di 90cm, compresi controtelaio, opere murarie e registrazione dell'infisso; pavimentazione bagni in gres porcellanato, piastrelle 30x30 o 40x40 con superficie antiscivolo; rivestimento parete fino ad un'altezza di 1,80 m in gres porcellanato, piastrelle 20x20cm in finitura naturale e tinteggiatura con idropittura lavabile a tre mani a coprire, compresa ove necessaria la preparazione delle superfici mediante rasatura e imprimitura. Comprese le opere impiantistiche (rete di scarico, rete di distribuzione acqua calda e fredda), punto di chiamata completo di pulsante di chiamata, di ronzatore con lampada di segnalazione, di relè bistabile, di trasformatore, di pulsante di riarmo.	Costo: 13.100,00 €/a corpo
---	----------------------------



7.4.2 PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Definizioni delle priorità in funzione degli interventi segnalati

I risultati del censimento riportano nell'ultima pagina delle schede redatte una situazione per lo più buona in termini di accessibilità degli immobili comunali. Anche per quanto riguarda gli altri elementi censiti nella categoria A i risultati forniscono un quadro abbastanza positivo in merito alla possibilità di accesso da parte di persone con disabilità.

Per quanto riguarda gli spazi urbani pubblici del Comune di Pont Canavese la situazione è anche in questo caso abbastanza positiva, con la presenza di alcune criticità in alcuni contesti che sono stati opportunamente segnalati nelle singole schede.

La scelta delle priorità di intervento si dovrà porre come obiettivo il raggiungimento del miglior livello d'inclusione per ogni edificio esistente e valutare tra i percorsi quali debbano essere migliorati in funzione dell'utenza e dei servizi che collegano.

In un quadro di risorse limitate e nella logica di un utilizzo oculato di quelle disponibili, gli interventi di adeguamento dovranno risolvere i problemi in termini di accessibilità e sicurezza, sia quelli determinati dal censimento sia quelli percepiti dalla popolazione.

Gli interventi dovranno essere ispirati a una logica di efficienza ed efficacia, in accordo con altri interventi manutentivi previsti.

L'ordine di priorità dovrà derivare dalla valutazione della rilevanza dell'immobile o del percorso pedonale e delle sue funzioni e dall'attuale livello di accessibilità.

Minore è il livello attuale di accessibilità o di utilizzo, maggiore sarà la priorità d'intervento; maggiore è la rilevanza dei servizi offerti nell'edificio (sanitari, scolastici, di primo accesso della popolazione), maggiore sarà la priorità d'intervento.

Come descritto precedentemente, la schedatura serve ad avere una mappatura delle criticità in termini di accessibilità e di conseguenza di fruibilità del servizio, e dà indicazioni con possibili soluzioni standard, ma queste saranno da considerarsi linee d'indirizzo da valutare insieme agli altri possibili interventi "passivi" per rendere accessibile il bene.

Coordinamento degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria

Per rendere immediatamente operativi i contenuti del P.E.B.A., tutti gli interventi di manutenzione afferenti ai vari settori coinvolti (lavori pubblici, verde e arredo urbano, ...) dovranno essere adeguati al presente piano.

Nella programmazione e progettazione degli interventi ordinari e straordinari sul patrimonio esistente, il P.E.B.A. sarà uno dei documenti alla base della gestione degli interventi, in modo da indirizzare le risorse a risolvere i problemi di accessibilità evidenziati.



REGIONE PIEMONTE
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO
COMUNE DI PONT CANAVESE

Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)
AGGIORNAMENTO 2024

Pagina
79

Le mappe dei risultati allegate al Piano permettono di individuare facilmente gli immobili con maggiori criticità in termini di accessibilità e anche le aree in prossimità, in modo da indirizzare interventi di adeguamento anche quando le opere riguardano strade e sottoservizi: se possibile sarebbe opportuno intervenire contestualmente anche per eliminare eventuali barriere (pavimentazioni, ostacoli, posti auto), in una logica di efficacia e razionalizzazione.



7.5 SERVIZIO DI CONSULTAZIONE CARTOGRAFICA DEGLI ELEMENTI DI PIANO

Viene consegnato all'Amministrazione Comunale un servizio di consultazione cartografica degli elementi georeferenziati del Piano Comunale di Eliminazione delle Barriere Architettoniche in formato .kmz, visualizzabile su sistema GIS e su piattaforma "Google Earth".

Tutti gli elementi censiti nelle "Schede degli elementi censiti relativamente alle barriere architettoniche presenti sul territorio comunale" e che sono localizzati sulla mappa del territorio stesso, suddivisi in livelli cartografici (layer) corrispondenti alle Schede stesse.

Dal sistema possono essere estratti degli screenshot o tavole grafiche relativamente a ciascun livello analizzato dal Piano, che sono riportati qui di seguito.



0. Confine comunale



1. Edifici comunali



2. Edifici uso pubblico



3. *Edifici scolastici*



4. *Impianti sportivi*



5. *Cimiteri*



6. *Aree verdi*



7.1 *Strade con marciapiedi*



7.2 *Strade senza marciapiedi*



8.1 Piazze



8.2 Parcheggi