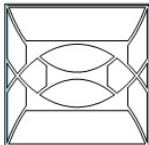


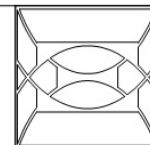



Intervento denominato "RI-CENTRO piazza del Suffragio"  
 nel Comune di Rieti (RI), finanziato con fondi PNRR - M5C  
 Misura 2.3. CUP F13D21005300006 - CIG 9501589F46



STUDIO DI ARCHITETTURA - INGEGNERIA - URBANISTICA  
 RESTAURO - ARREDAMENTO DEGLI INTERNI

02100 RIETI - Via Garibaldi, 224  
 Tel. (\*\*)39 (0)746/251254 - Fax. (\*\*)39 (0)746/251254



<b>PROVINCIA DI RIETI</b>		<b>COMUNE DI RIETI</b>	
<b>OPERA</b> Progetto ESECUTIVO Sistemazione di Piazza Chiesa del Suffragio			
<b>OGGETTO</b> Relazione sull'abbattimento delle barriere architettoniche		<b>COMMITTENTE</b> Comune di Rieti  Rup Arch. Stefano Spadoni	<b>ALLEGATO</b> <b>R12</b>  SCALA Varie  PROT.  RIETI, li dicembre 2023
<b>PROGETTISTA</b> Stefano Eleuteri Architetto (O.A.RI. 237)	<b>CON</b> Giovanni Tomassetti Architetto (O.A.RI. 226)  Anna Caprioli Architetto (O.A.TR. 679)  Marco Poddi Architetto (O.A.TR. 738)		
			
I disegni sono proprietà privata. La riproduzione anche parziale sarà perseguita ai sensi di legge.			

**RI-CENTRO – PIAZZA DEL SUFFRAGIO**

Comune di Rieti (RI), finanziato con fondi PNRR – M5C2 – investimento 2.3

---

**Sommario:**

1.0 Premessa.....	2
2.0 Riferimenti legislativi.....	3
3.0 Edifici e spazi pubblici.....	4
3.1 Percorsi pedonali.....	4
3.2 Caratteristiche delle pavimentazioni.....	6
3.3 Arredo urbano.....	6
3.4 Parcheggi.....	7
3.5 Segnaletica.....	8

## 1.0 Premessa

Il presente progetto denominato: RI-CENTRO Piazza del Suffragio nel Comune di Rieti (RI), finanziato con fondi PNRR – M5C2 – investimento 2.3, ha per oggetto i lavori di riqualificazione di sistemazione delle aree urbane e sostituzione delle pavimentazioni di: Piazza del Suffragio e prevede, mediante la predisposizione di adeguati accorgimenti costruttivi e l'utilizzo di opportuni elementi, in analogia a quanto previsto dalla legislazione vigente, il superamento e l'eliminazione degli impedimenti comunemente definiti "barriere architettoniche" per consentire l'accessibilità a tutte le strutture di individui portatori di "handicap" e, più in generale, per consentire un'adeguata "accessibilità urbana" ed una mobilità a tutti i fruitori dello spazio urbano.

### **Per barriere architettoniche si intendono:**

1. gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
2. gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
3. la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque, in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

L'accessibilità urbana viene ottenuta mediante l'adozione dell'insieme di caratteristiche spaziali, distributive ed organizzative – gestionali dell'ambiente costruito che siano in grado di consentire la fruizione agevole, in condizione di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi e delle attrezzature della città, anche da parte delle persone con ridotte o impedito capacità motorie.

Gli obiettivi perseguiti per l'accessibilità urbana, tra i principali si evidenziano i seguenti:

- elevare il comfort dello spazio urbano per tutti i cittadini eliminando o riducendo gli ostacoli, le barriere architettoniche, le fonti di pericoli e le situazioni di affaticamento e di disagio;
- aumentare la qualità della vita degli spazi urbani, intesa come rapporto tra le finalità che si intendono perseguire e la quantità delle energie psico – fisiche che si rendono necessarie per raggiungerle;
- rendere più tangibile il concetto di uguaglianza intesa come raggiungimento di pari opportunità di scelte, indipendentemente dalle condizioni specifiche di svantaggio delle singole persone;
- aumentare le possibilità di opzioni individuali mediante il potenziamento dell'autonomia personale;
- tendere ad una più corretta ed intelligente utilizzazione delle energie psico – fisiche dell'uomo, inteso anche come risorsa.

Per mobilità si intende la capacità, abilità e disposizione ad affrontare in modo autonomo situazioni ambientali e sociali con il massimo di sicurezza, con il minimo sforzo e il massimo di rendimento.

## 2.0 Riferimenti legislativi

### **Normativa generale:**

La Legge n. 13 del 09 gennaio 1989, “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”, che sancisce l’osservanza di specifiche prescrizioni tecniche, da fissare con successivo decreto ministeriale, per i progetti relativi ad interventi di costruzione e di recupero nell’edilizia abitativa e in quella residenziale pubblica.

Il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 236 del 14/06/1989, “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l’accessibilità, l’adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell’eliminazione delle barriere architettoniche”, che definisce l’applicabilità delle prescrizioni tecniche, tra l’altro per quanto ci riguarda, agli edifici privati di nuova costruzione residenziali e non ed agli spazi esterni di pertinenza degli edifici predetti.

Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 24/07/1996, “Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”, che definisce le norme finalizzate alla eliminazione degli impedimenti definiti “barriere architettoniche”.

### **Edifici privati e di edilizia residenziale pubblica:**

Legge n° 13 del 09 gennaio 1989; “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”;

Art. 1; Art. 2. D.M. LL. PP. n° 236 del 14 giugno 1989; “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”;

Art. 2, comma A, lettera c.

### **Edilizia pubblica e privata aperta al pubblico:**

Legge n° 104 del 05 febbraio 1992; “Legge quadro per l’assistenza, l’integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”; Art. 23; Art. 24.

### **Edilizia pubblica:**

D.P.R. n° 503 del 24 luglio 1996; “Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”; Art. 1, comma 2, lettera c; Art. 1, comma 7.

### **Regolamentazione edilizia:**

D.P.R. n° 380 del 06 giugno 2001; “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia”;

Art. 82, commi 6 e 7.

### 3.0 Edifici e spazi pubblici

Nell'elaborazione del progetto di sistemazione delle aree urbane e sostituzione delle pavimentazioni di Piazza del Suffragio, consentono la progettazione di spazi privi di barriere architettoniche. Sono stati previsti spazi pubblici e opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale con percorsi accessibili in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale attraverso i seguenti accorgimenti progettuali,

#### 3.1 Percorsi pedonali

Negli spazi esterni e sino agli accessi degli edifici sarà previsto almeno un percorso in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedita capacità motorie, e che assicurino loro la utilizzabilità diretta delle attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno, ove previsti.

I percorsi presenteranno un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni.

La loro larghezza sarà tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.

Laddove un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, sarà necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percorso con bastone.

Le eventuali variazioni di livello dei percorsi saranno raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche.

In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, saranno predisposte rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote.

Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili saranno opportunamente segnalate anche ai non vedenti e la pavimentazione del percorso pedonale sarà antisdrucchiolevole. Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione dovranno essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

I grigliati utilizzati nei calpestii avranno maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno, e simili. I percorsi pedonali avranno una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare. .

## RI-CENTRO – PIAZZA DEL SUFFRAGIO

Comune di Rieti (RI), finanziato con fondi PNRR – M5C2 – investimento 2.3

---

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo avverrà in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno m. 1,70 su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, dovrà risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Ove sia necessario si dovrà prevedere un ciglio, questo dovrà essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.

La pendenza longitudinale non dovrà superare di norma il 5%; per pendenze del 5% sarà necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza dovrà proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%. La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.

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

Il dislivello ottimale tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti sarà di 2,5 cm. Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, saranno ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

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

### 3.2 Caratteristiche delle pavimentazioni

Per pavimentazione antiscivolo si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6/81, sia superiore ai seguenti valori:

- 0,40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;
- 0,40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non dovranno essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, dovranno essere applicati sui materiali stessi prima della prova. Le ipotesi di condizione della pavimentazione (asciutta o bagnata) dovranno essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera.

Gli strati di supporto della pavimentazione dovranno essere idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione ed i sovraccarichi previsti nonché ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa.

## RI-CENTRO – PIAZZA DEL SUFFRAGIO

Comune di Rieti (RI), finanziato con fondi PNRR – M5C2 – investimento 2.3

---

Gli elementi costituenti una pavimentazione dovranno presentare giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2.

I grigliati inseriti nella pavimentazione dovranno essere realizzati con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro; i grigliati ad elementi paralleli dovranno comunque essere posti con gli elementi ortogonali al verso di marcia. Per i percorsi pedonali in adiacenza a spazi carrabili il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non sarà superiore a 15 cm.; la lunghezza dei marciapiedi sarà tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Gli attraversamenti pedonali nelle strade carrabili saranno illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità.

### 3.3 Arredo urbano

Gli elementi di arredo urbano da ubicare negli spazi pubblici saranno resi pienamente accessibili in conformità alle norme specifiche; le tabelle ed i dispositivi segnaletici, nonché le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di pubblica illuminazione e comunque di apparecchiature qualsiasi saranno installate in modo da non essere fonte di infortunio o intralcio, anche a persone su sedia a ruote.

### 3.4 Parcheggi

Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali di servizio o ad esse collegato tramite rampe o idonei apparecchi di sollevamento. Per i posti riservati dei parcheggi disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza sarà tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro.

Lo spazio riservato alla sosta delle autovetture al servizio delle persone disabili devono avere dimensioni tali da consentire anche il movimento del disabile nelle fasi di trasferimento; sarà evidenziato con appositi segnali orizzontali e verticali.

### 3.5 Segnaletica

Negli spazi esterni accessibili dovranno essere installati, in posizioni tali da essere agevolmente visibili, cartelli di indicazione che facilitino l'orientamento e la fruizione degli spazi costruiti e che forniscano una adeguata informazione sull'esistenza degli accorgimenti previsti per l'accessibilità di persone ad impedite o ridotte capacità motorie; in tale caso i cartelli indicatori devono riportare anche il simbolo internazionale di accessibilità.

I numeri civici, le targhe e i contrassegni di altro tipo dovranno essere facilmente leggibili.

Per i non vedenti sarà opportuno predisporre apparecchi fonici per dette indicazioni, ovvero tabelle integrative con scritte in Braille; per facilitarne l'orientamento sarà necessario prevedere punti di riferimento ben riconoscibili in quantità sufficiente ed in posizione adeguata.

In generale, ogni situazione di pericolo deve essere resa immediatamente avvertibile anche tramite accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive.

### 3.6 Il linguaggio tattile

Sistema di “linee guida” alla progettazione denominato “LOGES”

(Linea di Orientamento Guida e sicurezza)

L'esigenza di una maggiore autonomia dei disabili visivi nei loro spostamenti si va sempre più affermando ed è legislativamente riconosciuta; è assolutamente necessario che siano eliminate, oltre alle barriere fisiche, anche quelle sensoriali che impediscono l'autonomia dei minorati della vista.

Allo scopo di contribuire in maniera rilevante a favorire gli spostamenti autonomi e la sicurezza dei non vedenti e degli ipovedenti, come anche dei milioni di anziani la cui acuità visiva è di solito notevolmente ridotta, è stato progettato un sistema costituito da particolari superfici tattili e visivamente contrastate, articolate in codici informativi di semplice comprensione, che consentono la realizzazione di percorsi-guida e che forniscono informazioni e criteri di orientamento utili a tutti.

Il sistema LOGES fornisce informazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali:

il senso cinestesico e quello tattile plantare, il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco),

l'udito e il contrasto cromatico (per gli ipovedenti).

L'informazione tattile è ottenuta grazie a codici idonei per forma e per rilievo ad essere facilmente percepiti mediante il senso tattile plantare e/o l'uso del bastone bianco; l'informazione acustica proviene dalla punta del bastone o dalla suola della scarpa; l'informazione visiva è fornita attraverso il contrasto cromatico tra il percorso e l'intorno e tra i diversi elementi indicatori del percorso stesso.