



COMUNE DI
ALBANO SANT'ALESSANDRO
COMUNE DELLA PROVINCIA DI BERGAMO

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Approvato con n. del

U.20 Moro, Via

Arch. Nicola Eynard

Collaboratori:

Dr. Leris Fantini

Arch. Francesco Maria Agliardi





Comune di Albano Sant'Alessandro

DEFINIZIONE DELLE PRIORITA'

u20

MORO, VIA

Moro, via

Servizi pubblici presenti / Quantità Asilo nido Scuola dell'infanzia Scuola primaria Scuola secondaria I° grado Scuola second. II°grado-U Scuola second. II°grado-C Scuola second. II°grado-T Università Centro formaz. prof. Uff. pubbl. statale Uff. pubbl. regionale Uff. pubbl. provinciale Uff. pubbl. comunale Azienda municipalizzata Luogo di culto Ufficio postale Istituto di credito Poliambulatorio, Terme Ospedale Day hospital, Farmacia AUSL Casa protetta, R.S.A. Centro sociale Centro diurno Centro sportivo Centro culturale Museo, pinacoteca Teatro, cinema, multisala Albergo, Hotel, B&B Rist., pizz., birreria Esercizio commerciale Sede associativa Stabilimenti balneari Casa vacanze, colonia Camping, villaggio Pubblica sicurezza Sede giudiziaria Stazione aut.,ferr. Vari rivolti al pubbl. Luogo turistico Parco, giard. pubbl. Cimitero Centro commerc., mercato Nulla di rilevante	Presenza di utenti Motori Sensoriali Assist. dom. Bambini Anziani>85 Tipo di percorso Protetto Porticato Non protetto Misto Strada chiusa Collocazione percorso Centro storico Area residenziale Area artigianale Area sportiva Area servizi Area agricola Area direzionale	Traffico pedonale scarso medio sostenuto intenso Condizione ambientale Zona urbanizzata Molto degradata Manutenz. insufficiente Manutenz. sufficiente Manutenz. buona Piano Regolatore Generale Zona dest. verde pubbl. Zona dest. edilizia resid. Zona dest. area artig. Zona dest. area ind. Zona dest. area agric. Zona dest. servizi gen. Destinazione non prev. Piano Urbano del Traffico Rimane invariato Trasf. senso unico Trasf. doppio senso Trasf. pedonale Trasf. veicolare Trasformato Z.T.L. Inser. semafori Inser. attraversamenti Inser. parcheggi Inser. perc. ciclabili Inser. attrezzature Percorso servito dall'autobus Percorso attrezzato con pista ciclabile	Traffico veicolare scarso medio sostenuto intenso
SEGNALAZIONE DEI CITTADINI		Segnalazione sul questionario Segnalazione precedente il P.A.U. Segnalazione in carico Lavori in corso	
Calcolo del peso in funzione della priorità: Priorità suggerita		Tipo di interesse INTERESSATA DAL P.A.U. SCHEDA n° aggiornato al 01/03/2024	



Comune di Albano Sant'Alessandro

SCHEDE TECNICHE

u20

MORO, VIA



N. Intervento

Moro, via

060

Criticità

Assenza di attraversamento pedonale a raso

Descrizione prestazionale dell'intervento

Nuova realizzazione di attraversamento pedonale a raso, tramite adeguamento dei raccordi al percorso pedonale esistente e inserimento di segnaletica tattile a pavimento (segnale pericolo valicabile) ad evidenziare la delimitazione tra sede pedonale e carrabile; realizzazione di zebrature di larghezza minima 250 cm.

La pavimentazione utilizzata nell'attraversamento, sarà la medesima già presente.

ATTENZIONE !

Occorre fare una buona rasatura della finitura superficiale per evitare di creare altre criticità sulla pavimentazione derivanti da diverse sovrapposizioni di bitume, pessimi raccordi con l'impiantistica sotterranea.

Foto del rilievo

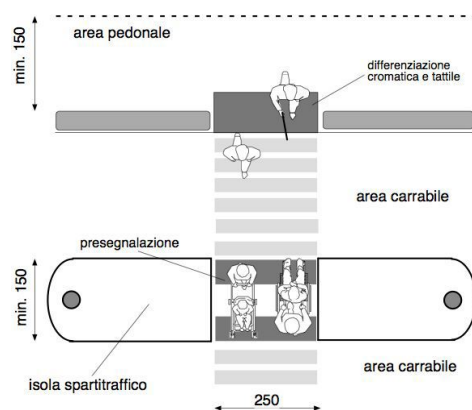


Note integrative:

Materiale suggerito: **Vernice**

Data del sopralluogo: 14/12/2023

Esempio



DIMENSIONI E COSTI DELL'INTERVENTO	Oggetti	
	Superficie rampe mq.	
	Area mq.	22,5
	Lunghezza ml.	
	Costo dell'intervento	€. 4.208

**PRINCIPI DELL'UNIVERSAL DESIGN RISPETTATI ALL'INTERNO DELLA PRESTAZIONE SUGGERITA****N.1 Usabilità equa**

Esempio:

Il percorso è sufficientemente ampio da consentire il passaggio di un passeggino per gemelli o l'incrocio con una carrozzina.

Le rampe hanno pendenze uguali o minori del 5% per consentire la massima autonomia delle persone.

Le panchine hanno caratteristiche diversificate: con e senza braccioli, con e senza schienale, articolate con sedute alle diverse altezze e stali per l'accostamento laterale di una persona in carrozzina

N.5 Tolleranza per gli errori

Esempio:

Significa avere cura di dettagli che possono fare la differenza, ad esempio prevedere pararuota nel disegno di ringhiere o parapetti, disegnare gradini con alzate chiuse in modo che non costituiscano inciampo accidentale come succede nei gradini con la pedata allungata.

Differenziare il bordo dei gradini per renderli visibili dall'alto, o evitare arredi, piante, tende, oggetti architettonici sporgenti ad altezza del viso o di una persona seduta e che possono costituire pericolo per persone cieche, bambini, persone in carrozzina.

Scegliere con cura arbusti e fiori per l'arredo delle fioriere.

Interrompere un percorso tattile in prossimità di un pericolo, utilizzando il linguaggio tattile adeguato.

N.6 Sforzo fisico contenuto

Esempio:

Lungo i percorsi si trovano arredi per la sosta che consentono il ristoro dalla fatica. Sono previsti ombreggiamenti o protezioni dalla pioggia, soprattutto se si tratta di pensiline di attesa dei mezzi pubblici.

Si prevedono dei corrimano, meglio su entrambi i lati di una rampa di scale o su un percorso inclinato ed eventualmente scivoloso in caso di mal tempo.



Il parcheggio riservato è presente in prossimità dell'ingresso principale di un edificio pubblico.

La pendenza della rampa (piano inclinato) non supera il 5%, consentendo alla maggior parte delle persone di utilizzarla in autonomia.

N.7 Dimensione e spazio per approccio e uso

Esempio:

Considerare nella progettazione gli spazi di manovra e le dimensioni minime dei passaggi in modo da realizzare sistemi pedonali percorribili senza soluzione di continuità.

Sono da considerare in particolare oltre alle larghezze minime gli spazi di manovra in corrispondenza dei raccordi, degli incroci e delle svolte, in prossimità degli attraversamenti.

Lo spazio è adatto ad essere impiegato insieme da persone con i loro accompagnatori.

Le impugnature dei corrimano sono adatte alle diverse dimensioni delle mani, soprattutto quando si tratta di ambienti frequentati da bambini/e.

Il parcheggio prevede la sosta di un veicolo "van" dalle dimensioni maggiori con la possibilità di utilizzare un sollevatore o una rampa presente all'interno del veicolo.

La fermata dell'autobus per collocazione e dimensione tiene conto delle manovre di un viaggiatore in carrozzina che utilizza il mezzo pubblico.



N. Intervento

Moro, via

069

Criticità

Segnalazione tattile di intercettazione dell'attraversamento per non vedenti

Descrizione prestazionale dell'intervento

Intercettazione dell'attraversamento pedonale attraverso la collocazione di adeguata segnaletica tattile sul marciapiede.

Se non vi è semaforo, sarà sufficiente sbarrare il marciapiede, all'altezza del centro della zona zebra, con il Codice di DIREZIONE RETTILINEA che terminerà 40 cm prima del confine fra scivolo e zona carrabile con il Codice di PERICOLO VALICABILE che deve coprire tutta la luce dello scivolo.

Foto del rilievo

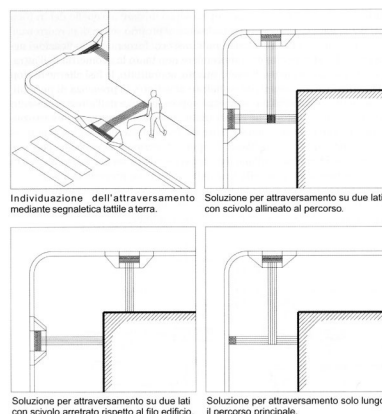


Note integrative:

Materiale suggerito: **Tipo LogesVetEvolution**

Data del sopralluogo: 14/12/2023

Esempio



DIMENSIONI E COSTI DELL'INTERVENTO	Oggetti	
	Superficie rampe mq.	
	Area mq.	
	Lunghezza ml.	7
	Costo dell'intervento	€. 805

**PRINCIPI DELL'UNIVERSAL DESIGN RISPETTATI ALL'INTERNO DELLA PRESTAZIONE SUGGERITA****N.4 Informazione percettibile**

Esempio:

Comunicare le informazioni essenziali in maniera ridondante impiegando diversi canali comunicativi, ad esempio segnalare il bordo dell'attraversamento con differenze di colore, texture e materiale della pavimentazione.

Indicare un pericolo sia con avvisatore acustico che lampeggiante, o impiegare nel semaforo l'icona del pedone fermo o in movimento insieme al colore per risultare percepibile a persone daltoniche e comprensibile a persone neurodivergenti.

Nella segnaletica impiegare sia icone, sia colori, sia testi per comunicare i significati.

Nell'orientamento in luoghi complessi diventa importante utilizzare mappe tattili che restituiscono le informazioni principali alle persone non vedenti e ipovedenti ma anche a coloro che non sono del luogo e faticano a individuare la propria posizione.

Al fine di migliorare la percezione dei luoghi è possibile agire con l'arredo urbano, attraverso oggetti, forme e colori.

N.5 Tolleranza per gli errori

Esempio:

Significa avere cura di dettagli che possono fare la differenza, ad esempio prevedere pararuota nel disegno di ringhiere o parapetti, disegnare gradini con alzate chiuse in modo che non costituiscano inciampo accidentale come succede nei gradini con la pedata allungata.

Differenziare il bordo dei gradini per renderli visibili dall'alto, o evitare arredi, piante, tende, oggetti architettonici sporgenti ad altezza del viso o di una persona seduta e che possono costituire pericolo per persone cieche, bambini, persone in carrozzina.

Scegliere con cura arbusti e fiori per l'arredo delle fioriere.

Interrompere un percorso tattile in prossimità di un pericolo, utilizzando il linguaggio tattile adeguato.

N.7 Dimensione e spazio per approccio e uso

Esempio:

Considerare nella progettazione gli spazi di manovra e le dimensioni minime dei passaggi in modo da realizzare sistemi pedonali percorribili senza soluzione di continuità.

Sono da considerare in particolare oltre alle larghezze minime gli spazi di manovra in corrispondenza dei raccordi, degli incroci e delle svolte, in prossimità degli attraversamenti.

Lo spazio è adatto ad essere impiegato insieme da persone con i loro accompagnatori.



Le impugnature dei corrimano sono adatte alle diverse dimensioni delle mani, soprattutto quando si tratta di ambienti frequentati da bambini/e.

Il parcheggio prevede la sosta di un veicolo "van" dalle dimensioni maggiori con la possibilità di utilizzare un sollevatore o una rampa presente all'interno del veicolo.

La fermata dell'autobus per collocazione e dimensione tiene conto delle manovre di un viaggiatore in carrozzina che utilizza il mezzo pubblico.

Moro, via

096

Criticità

Assenza di percorso in rilevato

Descrizione prestazionale dell'intervento

Nuova realizzazione di marciapiedi in rilevato, con le seguenti caratteristiche:

- altezza massima 12 cm dal piano carrabile;
- larghezza minima 150 cm; in presenza di cospicuo flusso pedonale è consigliata larghezza 200 cm; è ammessa larghezza minima 100 cm solo in caso di restrizioni puntuali o di breve lunghezza (massimo 10 m);
- pendenza longitudinale 5% (massimo 8%);
- pendenza trasversale 1%;
- altezza minima libera da ostacoli 220 cm da piano di calpestio;
- finitura tale da rendere il piano di calpestio accessibile.

ATTENZIONE !

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

Foto del rilievo

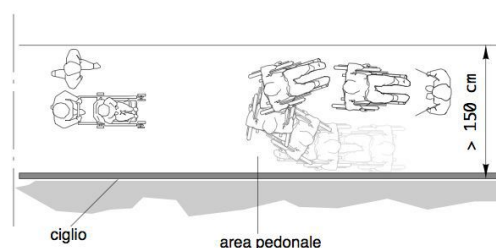


Note integrative:

Materiale suggerito: **Asfalto**

Data del sopralluogo: 14/12/2023

Esempio



DIMENSIONI E COSTI DELL'INTERVENTO	Oggetti	
	Superficie rampe mq.	
	Area mq.	64,5
	Lunghezza ml.	
Costo dell'intervento		€. 4.135

**PRINCIPI DELL'UNIVERSAL DESIGN RISPETTATI ALL'INTERNO DELLA PRESTAZIONE SUGGERITA****N.7 Dimensione e spazio per approccio e uso****Esempio:**

Considerare nella progettazione gli spazi di manovra e le dimensioni minime dei passaggi in modo da realizzare sistemi pedonali percorribili senza soluzione di continuità.

Sono da considerare in particolare oltre alle larghezze minime gli spazi di manovra in corrispondenza dei raccordi, degli incroci e delle svolte, in prossimità degli attraversamenti.

Lo spazio è adatto ad essere impiegato insieme da persone con i loro accompagnatori.

Le impugnature dei corrimano sono adatte alle diverse dimensioni delle mani, soprattutto quando si tratta di ambienti frequentati da bambini/e.

Il parcheggio prevede la sosta di un veicolo "van" dalle dimensioni maggiori con la possibilità di utilizzare un sollevatore o una rampa presente all'interno del veicolo.

La fermata dell'autobus per collocazione e dimensione tiene conto delle manovre di un viaggiatore in carrozzina che utilizza il mezzo pubblico.



N. Intervento

Moro, via

160

Criticità

Scivolo con pendenza eccessiva

Descrizione prestazionale dell'intervento

Demolizione della rampa esistente e ricostruzione della stessa con pendenza longitudinale tale da consentirne l'agevole superamento da parte di tutti (preferibilmente inferiore/uguale al 5%), e pendenza trasversale non superiore all'1%.

La pavimentazione dovrà essere antisdrucchioliva, uniforme e compatta.

La rampa dovrà avere larghezza non inferiore a cm 120 (se possibile larghezza 150 cm). Per lunghezze superiori a 10 m è necessario interrompere la rampa con un piano orizzontale intermedio di dimensioni non inferiori a cm 150x150.

Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corrimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile anche a distanza al fine di ottenere anche una buona presegnalazione per ipovedenti.

ATTENZIONE !

Occorre fare una buona rasatura della finitura superficiale (attraverso la compattazione e la rullatura del materiale) per evitare di creare altre criticità sulla pavimentazione per le persone con difficoltà motorie. Ovvero non creare spessori e fonti di inciampo.

Il materiale del corrimano dovrebbe avere caratteristiche antisdrucchioliva ed essere piacevole al tatto. Il materiale non deve trasmettere un calore eccessivo quando esposto lungamente al sole.

Foto del rilievo



Note integrative:

Materiale suggerito: **Asfalto**

Data del sopralluogo: 18/01/2024

Esempio



Pendenza eccessiva

DIMENSIONI E COSTI DELL'INTERVENTO	Oggetti	
	Superficie rampe mq.	7,2
	Area mq.	
	Lunghezza ml.	
Costo dell'intervento		€. 515

**PRINCIPI DELL'UNIVERSAL DESIGN RISPETTATI ALL'INTERNO DELLA PRESTAZIONE SUGGERITA****N.1 Usabilità equa**

Esempio:

Il percorso è sufficientemente ampio da consentire il passaggio di un passeggino per gemelli o l'incrocio con una carrozzina.

Le rampe hanno pendenze uguali o minori del 5% per consentire la massima autonomia delle persone.

Le panchine hanno caratteristiche diversificate: con e senza braccioli, con e senza schienale, articolate con sedute alle diverse altezze e stalli per l'accostamento laterale di una persona in carrozzina

N.2 Flessibilità d'uso

Esempio:

I corrimani della scala o di una rampa sono su ambo i lati e a doppia altezza.

La maniglia verticale della porta è lunga quanto basta da consentire l'impugnatura a diverse altezze.

L'intervallo del semaforo considera i diversi tempi che le persone impiegano per attraversare. Lungo un percorso la presenza frequente di spazi più ampi come slarghi, piazzette, giardini, si presta ad usi misti: di sosta, di gioco, di incontro, di contemplazione del paesaggio.

N.5 Tolleranza per gli errori

Esempio:

Significa avere cura di dettagli che possono fare la differenza, ad esempio prevedere pararuota nel disegno di ringhiere o parapetti, disegnare gradini con alzate chiuse in modo che non costituiscano inciampo accidentale come succede nei gradini con la pedata allungata.

Differenziare il bordo dei gradini per renderli visibili dall'alto, o evitare arredi, piante, tende, oggetti architettonici sporgenti ad altezza del viso o di una persona seduta e che possono costituire



pericolo per persone cieche, bambini, persone in carrozzina.

Scegliere con cura arbusti e fiori per l'arredo delle fioriere.

Interrompere un percorso tattile in prossimità di un pericolo, utilizzando il linguaggio tattile adeguato.

N.6 Sforzo fisico contenuto

Esempio:

Lungo i percorsi si trovano arredi per la sosta che consentono il ristoro dalla fatica. Sono previsti ombreggiamenti o protezioni dalla pioggia, soprattutto se si tratta di pensiline di attesa dei mezzi pubblici.

Si prevedono dei corrimano, meglio su entrambi i lati di una rampa di scale o su un percorso inclinato ed eventualmente scivoloso in caso di mal tempo.

Il parcheggio riservato è presente in prossimità dell'ingresso principale di un edificio pubblico.

La pendenza della rampa (piano inclinato) non supera il 5%, consentendo alla maggior parte delle persone di utilizzarla in autonomia.

N.7 Dimensione e spazio per approccio e uso

Esempio:

Considerare nella progettazione gli spazi di manovra e le dimensioni minime dei passaggi in modo da realizzare sistemi pedonali percorribili senza soluzione di continuità.

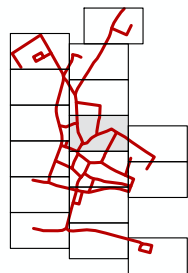
Sono da considerare in particolare oltre alle larghezze minime gli spazi di manovra in corrispondenza dei raccordi, degli incroci e delle svolte, in prossimità degli attraversamenti.

Lo spazio è adatto ad essere impiegato insieme da persone con i loro accompagnatori.

Le impugnature dei corrimano sono adatte alle diverse dimensioni delle mani, soprattutto quando si tratta di ambienti frequentati da bambini/e.

Il parcheggio prevede la sosta di un veicolo "van" dalle dimensioni maggiori con la possibilità di utilizzare un sollevatore o una rampa presente all'interno del veicolo.

La fermata dell'autobus per collocazione e dimensione tiene conto delle manovre di un viaggiatore in carrozzina che utilizza il mezzo pubblico.



LEGENDA

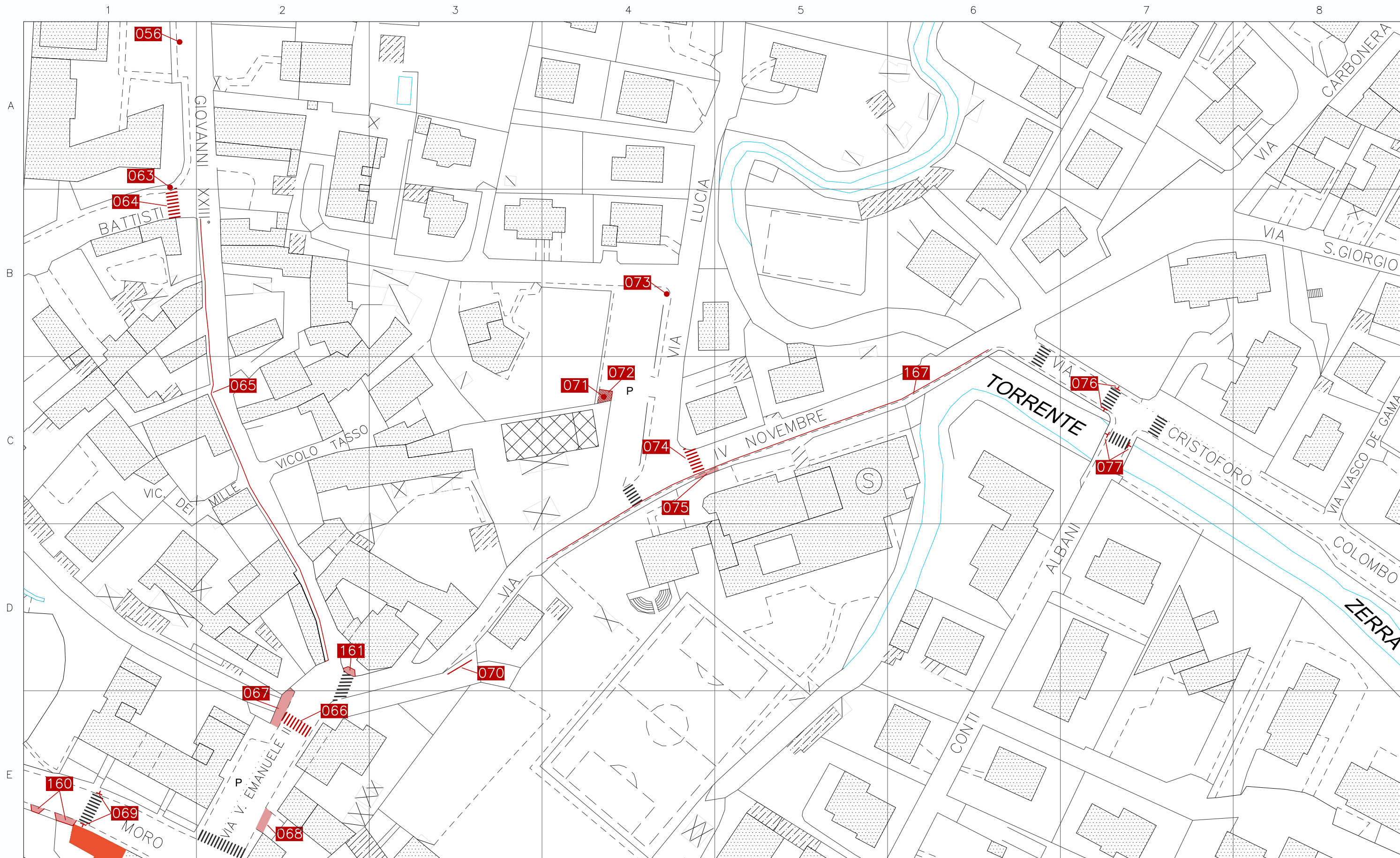
Edifici di interesse pubblico	Edifici oggetto PEBA	Parchi oggetto PEBA	Area parcheggio riservato	Parcheggio pubblico

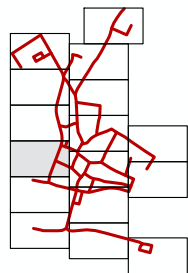
INTERVENTI URBANI

puntuale	lineare	di un'area

Scala 1:1000

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE
Arch. Nicola Eynard
Arch. Francesco Maria Agliardi Dr. Leris Fantini





LEGENDA

			P	
Edifici di interesse pubblico	Edifici oggetto PEBA	Parchi oggetto PEBA	Area parcheggio riservato	Parcheggio

INTERVENTI URBANI

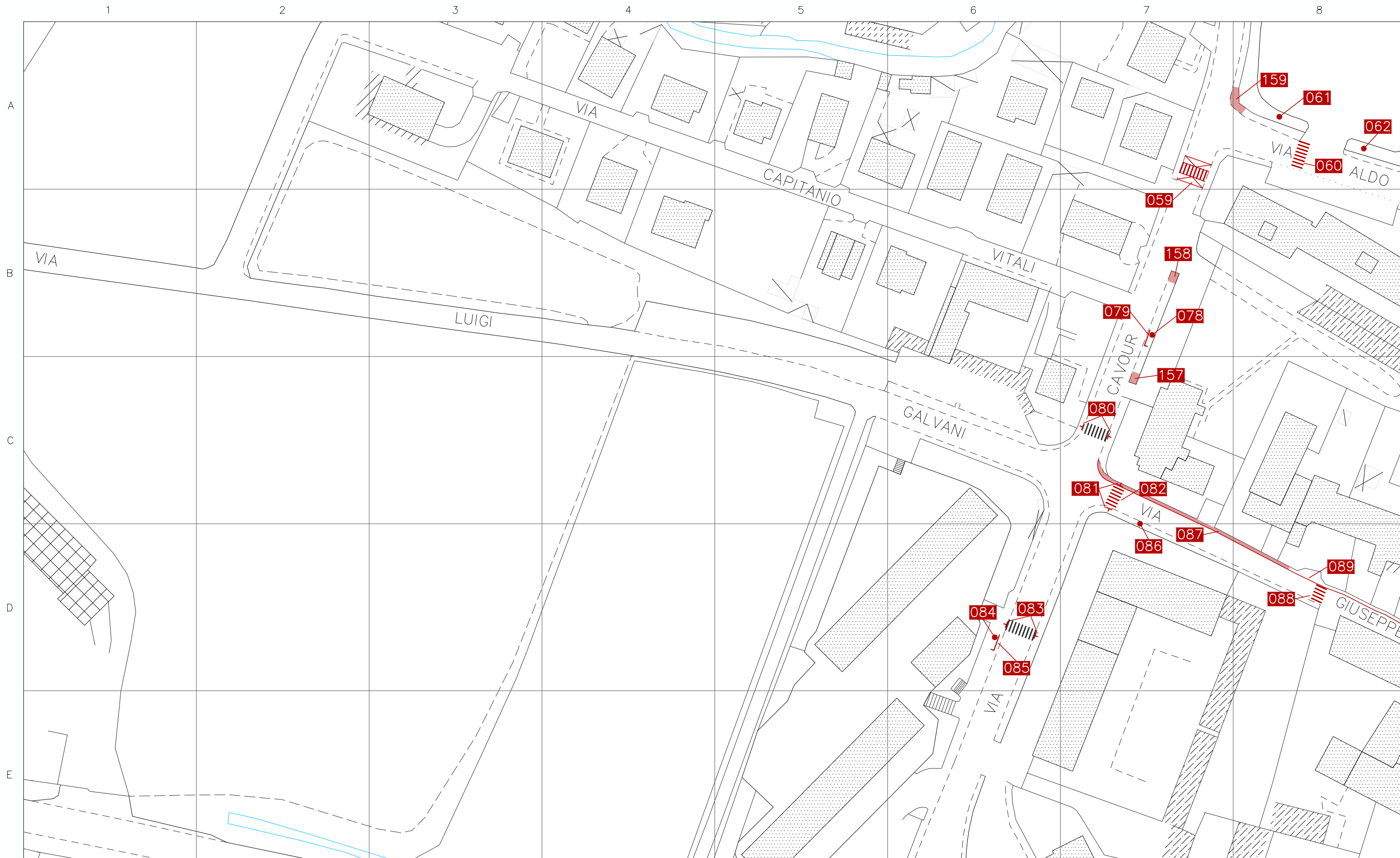
puntuale	lineare	di un'area

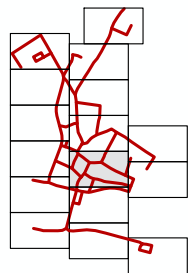
Scala 1:1000

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Arch. Nicola Eynard

Arch. Francesco Maria Agliardi Dr. Leris Fantini





LEGENDA

- Edifici di interesse pubblico
- Edifici oggetto PEBA
- Parchi oggetto PEBA
- Area parcheggio pubblico
- Parcheggio riservato

INTERVENTI URBANI

- puntuale
- lineare
- di un'area

Scala 1:1000

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Arch. Nicola Eynard

Arch. Francesco Maria Agliardi Dr. Leris Fantini

