



# COMUNE DI MISTERBIANCO

## Città Metropolitana di Catania

### PROGETTO ESECUTIVO

#### OGGETTO

MANUTENZIONE STRAORDINARIA, ADEGUAMENTO ANTINCENDIO ED ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI ALLE NORME DI SICUREZZA VIGENTI DELL'I.C. "LEONARDO SCIASCIA" – PLESSO DI VIA PUGLIA NELLA FRAZIONE SERRA



ELABORATO  
R06

TITOLO  
RELAZIONE INTERVENTI RELATIVI ALLA  
FRUIBILITA'

SCALA

IL PROGETTISTA  
DOTT. ING. ROSARIO LUCA PENNISI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
DOTT. ING. VINCENZO ORLANDO

## Relazione Interventi relativi alla Fruibilità

*(Rif . Criterio di valutazione C7 – MIGLIORAMENTO DELLA FRUIBILITÀ E FUNZIONALITÀ DEGLI AMBIENTI SCOLASTICI E DELL'ACCESSIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ DEGLI STESSI)*

## SOMMARIO

1. GENERALITA' .....	2
Premessa .....	2
1.1 Descrizione sintetica e dati degli interventi .....	4
 2.B1 - ACCESSIBILITÀ DELLE SCUOLE .....	4
✓ Realizzazione di percorsi per ipovedenti all'interno dei plessi scolastici. ....	4

## 1. GENERALITA'

### Premessa

La presente relazione generale del progetto esecutivo descrive i criteri adottati per le scelte progettuali finalizzati al conseguimento dei livelli prestazionali, qualitativi e di sicurezza richiesti dall'Amministrazione.

La relazione generale contiene l'illustrazione dei criteri seguiti e delle scelte effettuate per trasferire sul piano contrattuale le soluzioni spaziali, tipologiche, funzionali, architettoniche e tecnologiche previste dal progetto esecutivo. Il progetto è predisposto in conformità alle regole ed alle norme tecniche stabilite dalle disposizioni vigenti in materia al momento della loro redazione.



**Figura 1** : vista aerea dell'I.C. Leonardo Sciascia - Plesso di via Puglia

L'Istituto Comprensivo Statale "Leonardo Sciascia" consta di alcuni plessi dislocati nel comune di Misterbianco in particolare nelle frazioni di Belsito e di Serra.

Ubicato all'interno di un'area ampia di forma irregolare, è costituito da un corpo di fabbrica denominato "Plesso di via Puglia" di circa mq. 2.300 e, da un secondo corpo denominato "Plesso S.Carlo" (realizzato in ampliamento al plesso scolastico esistente) di circa 355,70 mq.

Il "Plesso di via Puglia" ospita al suo interno n.23 aule didattiche, n.1 aula informatica/laboratorio, n.1 aula di supporto alla didattica, sala docenti/biblioteca (ex locale mensa), corpo palestra ed auditorium, atrio d'ingresso e n.2 corridoi, n.4 locali destinati a servizi igienici (di cui uno per disabili), ripostiglio e locale quadri impianto FV.

Il "Plesso S.Carlo" accessibile da via Federico II di Svevia ospita al suo interno n.6 aule didattiche con annessi servizi igienici (di cui uno per disabili), un locale di servizio utilizzabile dal personale addetto, un atrio d'ingresso ed uno spazio per i docenti.



**Figura 2** : pianta stato di fatto individuazione rampe per disabili esistenti dell'I.C. Leonardo Sciascia - Plesso di via Puglia

Allo stato attuale, l'accesso ad "alcuni" diversamente abili al "Plesso di via Puglia", è consentito dalla presenza di tre rampe disabili in cemento, tra cui, due poste a nord e una a sud dell'edificio con una pendenza  $i \leq 8\%$ .

Questi accessi non permettono la fruibilità dell'edificio scolastico "disabili visivi" si comprendono sia i non vedenti o ciechi assoluti, che gli ipovedenti. Senza voler scendere in definizioni medico-legali e limitatamente a quanto concerne l'argomento in oggetto, si possono individuare i primi in coloro che non sono in grado di cogliere attraverso la vista praticamente nessuna informazione significativa in ordine all'ambiente esterno; i secondi, invece, possono avvalersi del loro residuo visivo, anche se con molte limitazioni e trovandosi in situazioni percettive estremamente differenziate, sia sotto il profilo dell'acuità che sotto quello dell'ampiezza del campo visivo. E' comunque esperienza comune di tutti coloro che hanno percorso più o meno lentamente l'intero cammino dalla normovisione alla cecità, che anche delle minime percezioni si rivelano utili, soprattutto quando l'esperienza ha insegnato il modo migliore per sfruttarle.

La possibilità di muoversi in ambienti interni ed esterni è un presupposto necessario per la vita di relazione, per lo studio, l'attività lavorativa e lo svago.

La più recente enunciazione generale del diritto delle persone con disabilità all'accessibilità ambientale è contenuta nell'Art. 9 della Convenzione sui diritti delle persone con disabilità, adottata dall'Assemblea Generale dell'ONU il 13 dicembre 2006. Oltre che discendere da questo enunciato di valore internazionale e dai principi di uguaglianza e di non discriminazione contenuti sia nella Costituzione italiana sia in vari trattati e dichiarazioni anche a livello europeo, il diritto di tutte le persone, e in particolare di quelle con disabilità, all'accessibilità dell'ambiente è direttamente previsto in alcune norme emanate in Italia fin dal 1978 e ribadite più recentemente nelle leggi n. 13 del 1989 e 104 del 1992 e precisate nei dettagli nei regolamenti emanati con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 236 del 1989 e con Decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 1996, il primo in materia di edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata e il secondo in tema di spazi ed edifici pubblici. Le barriere architettoniche. Il diritto alla



mobilità di tutti, e quindi anche delle persone con disabilità, temporanea o permanente, di qualsiasi origine, deve essere garantito attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche. Con questo termine si indicano, secondo quanto previsto dalle norme sopra riportate, sia gli ostacoli di tipo fisico, come gradini, scalinate, passaggi troppo stretti, ecc., sia "la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi" (Art. 1.2 lettera c) del D.P.R. 503/1996). Si è sancito in questo comma l'obbligo di eliminare quelle specifiche barriere architettoniche che sono conosciute con il nome di "barriere percettive", definendone chiaramente il concetto. Nel primo caso le norme impongono la rimozione di ostacoli o la modificazione di situazioni negative esistenti in opere già eseguite o, per quelle nuove, la costruzione di opere che siano già in partenza prive di tali ostacoli o situazioni negative

## 1.2 DESCRIZIONE SINTETICA DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO

La seguente relazione descrive l'adozione di interventi progettuali specifici consistenti nell'aggiungere qualcosa al già costruito o nel costruire il nuovo inserendo nelle normali strutture alcuni accorgimenti a beneficio delle persone con disabilità visiva. Il progetto Esecutivo prevede i seguenti interventi:

DATI INTERVENTO PROGETTO	
Superficie totale utile "Plesso di via Puglia"	2.273,83 mq
Superficie totale utile "Plesso S.Carlo"	355,71 mq
Superfici oggetto di intervento:	RAMPA ESTERNA mq.13,20
	PERCORSI PER IPOVEDENTI mq.110.00

### 2.B1 - INTERVENTO IN PROGETTO DI ACCESSIBILITÀ DELLE SCUOLE

*(Rif. Criterio di valutazione C7 – MIGLIORAMENTO DELLA FRUIBILITÀ E FUNZIONALITÀ DEGLI AMBIENTI SCOLASTICI E DELL'ACCESSIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ DEGLI STESSI)*

L'Intervento in progetto prevede:

- Al fine di adeguare il percorso per disabili di accesso al Plesso di via Puglia, nella parte nord e, nell'ottica di voler rendere e migliorare la fruibilità a tutti degli spazi circostanti (area esterna di pertinenza allo stesso edificio scolastico), è stata prevista la realizzazione di una rampa avente una pendenza  $i \leq 8\%$ , garantendone accessibilità simmetrica a tale plesso.
- La realizzazione di percorsi per ipovedenti all'interno dei plessi scolastici (segnali tattili sul piano di calpestio) ed installazione di mappe a rilievo e targhe.

Nella progettazione dei percorsi per ipovedenti all'interno dei plessi scolastici si è tenuto conto del "sistema LOGES", linguaggio, riportato attraverso impronte sulla pavimentazione prevista in gomma, riconoscibile da parte dei non vedenti

attraverso: il senso tattile plantare, il senso cinestesico, apprezzando cioè la sensazione di dislivello, o attraverso la guida del bastone lungo bianco. Si compone di impronte principali (codici) o di primo livello che sono il Percorso Rettilineo e l'Arresto Pericolo. Altre impronte secondarie (codici) o di secondo livello servono ad informare l'utilizzatore di particolari situazioni quali la presenza di una mappa tattile; sono stati previsti veri e propri percorsi tattilmente guidati e delle mappe tattili che facciano comprendere la situazione topografica.

Tali ausili sono oltretutto di utilità generale, in quanto forniscono informazioni e indicazioni direzionali anche a persone, come gli anziani o persone con disturbi dell'attenzione, non classificabili come disabili della vista, ma che comunque possono trarre vantaggio da informazioni così ben percepibili.

I percorsi guida a terra saranno composti da moduli riportanti i 6 codici standard che hanno riconoscimento a livello nazionale, e dovranno essere sufficienti a dare un'indicazione inequivocabile e ad offrire un alto indice di sicurezza.

Il disabile visivo recepirà le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante il senso tattile plantare e l'utilizzo del bastone e grazie anche al contrasto cromatico esistente tra il percorso e la pavimentazione adiacente.



### **Codice di direzione rettilinea**

Per questo specifico codice la superficie ha rilievi e scanalature a sezione trapezoidale di dimensioni variabili con la superficie antiscivolo. I rilievi e le scanalature devono segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone la direzione del percorso.

### **Codice di attenzione/servizio**

Per questo specifico codice la superficie è a rilievo per mezzo di fitte scanalature a sezione trapezoidale. Le scanalature collocate perpendicolarmente al percorso dovranno segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone una zona di servizio.

### **Codice di svolta ad "L"**

Per questo specifico codice la superficie è a rilievo per mezzo di bolli e di rilievi a sezione trapezoidale di larghezza variabile. I rilievi hanno andamento a  $\frac{1}{4}$  di cerchio rispetto a due lati della piastra; segnalano al calpestio e/o al contatto

del bastone la svolta a destra o a sinistra del percorso; i bolli sono distribuiti sul rimanente della piastra in modo tale da segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone l'uscita dal percorso e la conseguente zona di pericolo.

### **Codice di incrocio a “+” o a “T”**

Per questo specifico codice la superficie è a rilievo antiscivolo per mezzo di mini bolli. La pavimentazione segnala al calpestio e/o al contatto del bastone il raggiungimento nel percorso di un incrocio a “+” o a “T”. I mini bolli sono di forma troncoconica, atta a consentire una perfetta igienizzazione e sono omogeneamente distribuiti per tutta la superficie della piastra, in modo da formare degli allineamenti ortogonali rispetto ai lati della piastra.

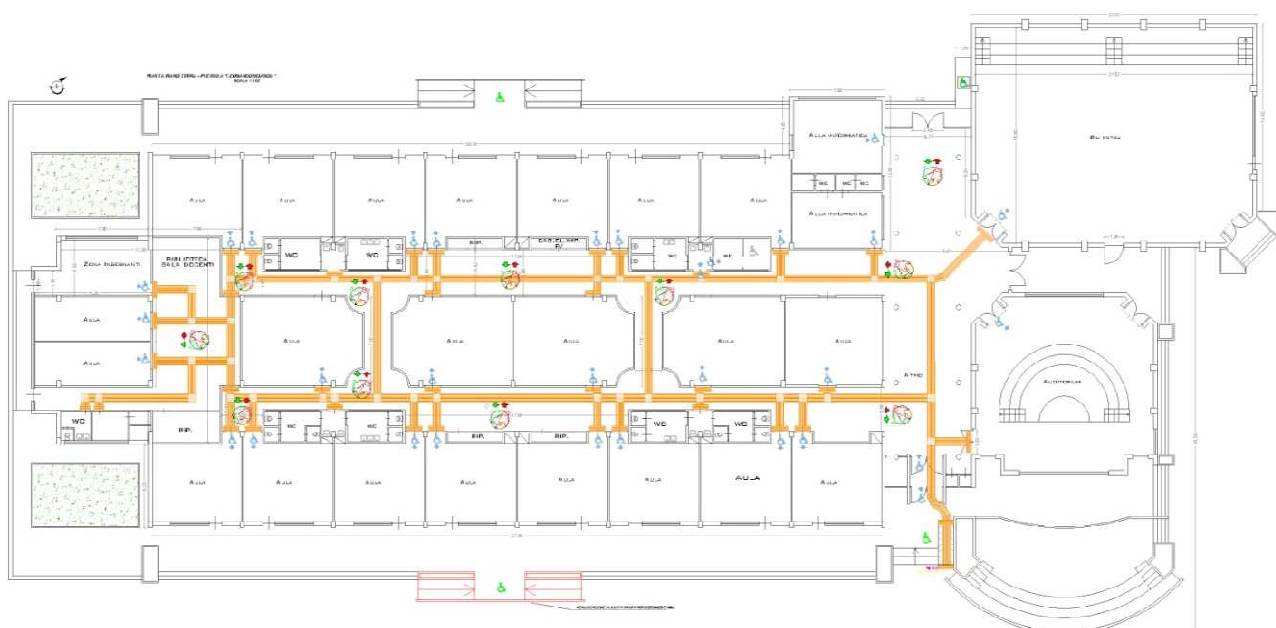
### **Codice di pericolo valicabile**

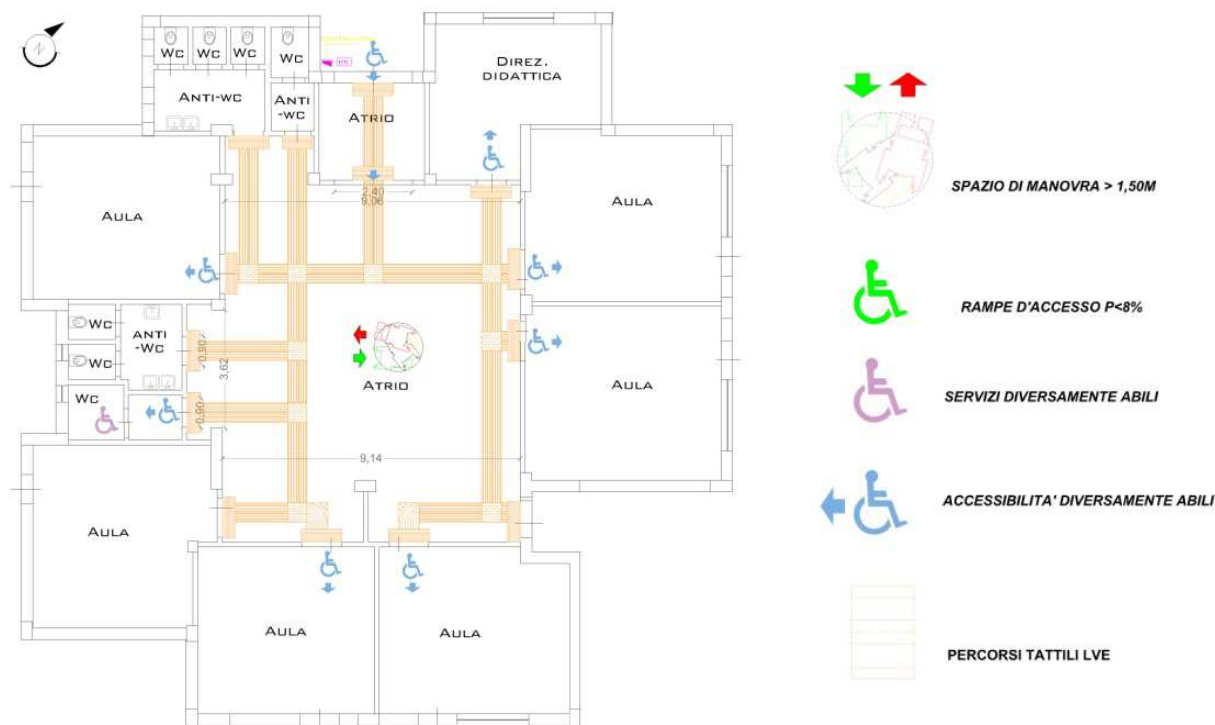
Per questo specifico codice la superficie segnala, al calpestio e/o al contatto del bastone, la necessità di procedere con cautela. Il segnale è costituito da una piastra composta da due zone con differenti impronte:

una con fitte scanalature ed una con bolli. All'interno della piastra, la prima zona è a rilievo per mezzo di scanalature a sezione rettangolare; la seconda zona è a rilievo per mezzo di bolli, con forma a calotta sferica e superficie liscia.

### **Codice di arresto/pericolo**

Per questo specifico codice la superficie sarà a rilievo per mezzo di bolli distribuiti sulla superficie della piastra in modo tale da segnalare al calpestio e/o al contatto del bastone l'approssimarsi della zona di pericolo. I bolli hanno forma a calotta sferica raccordata ad angolo arrotondato. La superficie di ogni bollo riporta quattro segmenti circolari. La mappa tattile prevista a progetto riporterà in rilievo la planimetria in scala dell'edificio o del luogo specifico e potrà essere accompagnata da una legenda.





Per i percorsi interni all'edificio la pavimentazione sarà costituita da gomma sintetica esente da alogeni del tipo **non rigenerata al 100%**, composta da una miscela omogenea calandrata vulcanizzata ottenuta con l'aggiunta di cariche minerali, stabilizzanti e pigmenti coloranti. La pavimentazione anti-trauma che si intende adottare sarà del tipo in granuli di EPDM (composto minimo 26,10% di EPDM, additivi, fillers) ad assorbimento di impatto conforme alle varie altezze di caduta alla normativa europea, antiscivolo, permeabile, resistente al fuoco, a manto continuo

I colori impiegati potranno essere giallo 1843, rosso 451, grigio chiaro 298, grigio scuro 7016 e saranno a scelta della Direzione Lavori e definiti prima dell'esecuzione delle lavorazioni. La superficie avrà subito uno speciale trattamento rinforzante a base di raggi UV.

Il materiale sarà conforme in ogni sua parte alla norma UNI EN 12199 e dovrà possedere le seguenti caratteristiche tecniche.

Il Progettista  
Dott.Ing.Pennisi Rosario Luca

