



# COMUNE DI ORISTANO

## UFFICIO TECNICO

Progetto: DL Crescita 30 aprile 2019 - Misure urgenti di crescita economica  
- Fondo per lo sviluppo e coesione ex art. 30 DL 34/2019 -  
ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLA VIABILITA' URBANA

### PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA E PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

Allegato:

**1**

Relazione tecnico - illustrativa

Data:

Ottobre 2019

Il Dirigente dei LL.PP.:

dott. ing. Roberto Sanna

Il Responsabile del procedimento

dott. ing. Alberto Soddu

Il progettista:

geom. Massimo Piria

**RELAZIONE**  
**TECNICO - ILLUSTRATIVA**

**PREMESSA:**

Con il DL n. 34 del 30 aprile 2019 recante “Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi”, denominato “DL Crescita”, emanato dal Ministero dello Sviluppo Economico, vengono erogati dei contributi ai Comuni a sostegno delle opere di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile, secondo le previsioni dell’art. 30 del predetto Decreto.

Pertanto, in funzione della popolazione residente, al Comune di Oristano verrà assegnato un contributo pari a Euro 130.000,00.

Alla luce del contributo erogato dal suddetto Ministero dello Sviluppo Economico, nell’ottica di eliminare le barriere architettoniche dalle strade e dai marciapiedi dell’abitato, l’Amministrazione Comunale ha dato mandato al Settore Tecnico di procedere con la redazione del relativo progetto.

Il presente progetto è stato redatto allo scopo di effettuare i necessari lavori per l’eliminazione delle barriere architettoniche dalla viabilità ed in particolare dai marciapiedi, che non consentono o rendono difficoltosa la circolazione pedonale negli abitati della città e delle frazioni.

Sono intese come barriere architettoniche tutti gli ostacoli (gradini, dislivelli, discontinuità dei piani pedonali dei marciapiedi e degli attraversamenti stradali, limitata o inadeguata larghezza dei marciapiedi, presenza di ostacoli nei marciapiedi, in particolare i pali della segnaletica verticale e degli impianti di illuminazione e semaforici etc.) che non permettono la completa mobilità alle persone in condizioni limitate di movimento temporaneo o permanente.

Pertanto, le barriere architettoniche sono state considerate un problema non soltanto per i disabili motori, ma per tutti coloro che per svariati motivi non hanno una completa libertà di movimento, quali ad esempio: bambini, anziani, gestanti, etc.

In particolare si è focalizzata l’attenzione sulle cosiddette barriere urbane, defi-

nibili come l'insieme degli ostacoli che si oppongono alla regolare circolazione dei soggetti con difficoltà motorie, quali attraversamenti pedonali, dislivelli, accessi alle strutture, inadeguatezza dei percorsi pedonali.

### **INTERVENTI PREVISTI:**

Tra i tanti interventi necessari per l'abbattimento delle barriere architettoniche, mirati a garantire una migliore mobilità pedonale, anche ed in particolare ai soggetti con limitate capacità motorie, sono state individuate tre realtà la cui soluzione ai problemi di mobilità pedonale rappresenta una priorità in funzione della loro posizione e della loro importanza relativamente alla mobilità pedonale.

Le tre zone identificate sono le seguenti:

- il tratto compreso dalle vie Sardegna, Leoncavallo e Bellini, attraverso il quale transita la maggior parte degli alunni che frequentano la scuola elementare di via Bellini; tali vie presentano marciapiedi di larghezza insufficiente, assenza quasi totale di rampe in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, parti di marciapiedi e di carreggiata divelti dalle radici di alberature; la stessa via Bellini collega poi la dorsale di via Sardegna al mercato civico con contiguo parcheggio multipiano ed al centro della città;
- la via San Giacomo a Nuraxinieddu, alla cui intersezione con la S.S. 292 è ubicata la fermata del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, che funge da via di accesso pedonale all'abitato della frazione; anche la via San Giacomo manca delle rampe in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, ed i marciapiedi e la carreggiata sono stati divelti dalle radici di grosse essenze di eucalipto;
- la piazza centrale di San Quirico, nella quale è effettuata la fermata del trasporto pubblico urbano ed extraurbano; tale fermata avviene sulla strada, con conseguente pericolosità per l'incolumità dei pendolari, pertanto è prevista la realizzazione di un'adeguata area di sosta con le opere accessorie per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

## **LAVORI PREVISTI:**

I lavori oggetto della progettazione si riferiscono per la quasi totalità ad interventi localizzati, mirati principalmente alla messa in sicurezza del tratto di marciapiede o di carreggiata in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, mediante la loro manutenzione, il loro risanamento o lo spostamento di ostacoli.

Nel dettaglio possiamo elencare le tipologie di lavorazioni come appresso:

- spostamento o eliminazioni degli ostacoli (pali di sostegno di impianti tecnologici o di segnalazione, dissuasori, panchine, ceppaie o simili) che limitano la fruizione dei marciapiedi, impedendo il passaggio dei pedoni;
- manutenzione straordinaria mediante risanamento del manto stradale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;
- realizzazione degli scivoli, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, per il superamento del dislivello strada-marciapiede, in modo da consentire l'attraversamento della carreggiata ai disabili motori;
- rifacimento, adeguamento o integrazione della segnaletica orizzontale e verticale;
- rifacimento completo dei marciapiedi inadeguati, compreso l'allargamento degli stessi, qualora la larghezza non sia adeguata ad una corretta fruizione dei pedoni e dei soggetti affetti da disabilità motoria;
- adeguamento o rifacimento completo degli impianti di smaltimento acque meteoriche, a causa della variazione planimetrica dei marciapiedi, dovuta ad un allargamento o a un raccordo differente dalla situazione attuale;
- risanamenti puntuali di tratti di marciapiedi, comprese eventualmente anche le cordone, la cui struttura ha ceduto per interventi nei sottoservizi.

## **TIPOLOGIA DELLE LAVORAZIONI:**

A seguire sono esplicate nel dettaglio le lavorazioni previste per l'esecuzione delle tipologie sopra elencate:

- per potere rendere fruibili i marciapiedi ai pedoni ed in particolare ai disabili motori, è prevista la rimozione di tutti quegli ostacoli che ne impediscono la regolare deambu-

- lazione limitando la larghezza utile del marciapiede, attuata mediante il loro spostamento o riposizionamento o la loro rimozione;
- la manutenzione o il risanamento del manto stradale avverrà mediante la scarificazione del tappetino bituminoso esistente ed il successivo rifacimento, prestando particolare attenzione al raccordo con gli scivoli per l'attraversamento della carreggiata;
  - gli scivoli per l'attraversamento pedonale saranno realizzati previa demolizione del tratto di marciapiede esistente e la successiva ricostruzione con pendenze nei limiti previsti dalla normativa vigente, in modo da raccordare con un'unica livelletta il dislivello tra la strada ed il marciapiede;
  - il rifacimento o l'integrazione della segnaletica verticale sarà eseguito sostituendo o integrando la segnaletica ove carente o mal posizionata, utilizzando ove occorrente paline sagomate in modo da non creare intralci alla circolazione pedonale nel marciapiede;
  - il rifacimento o l'adeguamento della segnaletica orizzontale consisterà prevalentemente nel tracciamento degli attraversamenti pedonali, degli stalli di sosta per disabili e della segnaletica necessaria alla regolamentazione del traffico veicolare in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;
  - la manutenzione della pavimentazione dei marciapiedi consisterà nella sostituzione delle piastrelle danneggiate con materiali uguali o, ove non possibile, equivalenti;
  - il risanamento del marciapiede sarà eseguito mediante la demolizione del tratto di marciapiede interessato dall'intervento e la sua ricostruzione integrale, a partire dal sottofondo in ciottolame, del massetto in calcestruzzo cementizio armato con rete elettrosaldata e della pavimentazione sovrastante;
  - l'adeguamento della rete di smaltimento acque bianche sarà realizzata con la modifica o la posa ex novo dei pozzetti di raccolta prefabbricati in calcestruzzo cementizio vibrato delle dimensioni di cm 40x40x40 con griglia di raccolta superiore in ghisa, collegate ai pozzetti di ispezione esistenti; se necessario, sarà eseguita la pulizia e l'eventuale adeguamento di questi ultimi.

Per l'esecuzione dei lavori si predisporranno opportune delimitazioni delle aree interessate dall'intervento per l'inibizione delle stesse al traffico veicolare e pedonale.

Ove necessario, per consentire all'impresa esecutrice l'operatività in totale sicurezza, si procederà alla chiusura del tratto di viabilità interessato dall'intervento ed alla

deviazione del traffico su percorsi alternativi.

### **NORMATIVA DI RIFERIMENTO:**

Trattandosi di lavori che interesseranno principalmente le strade ed i marciapiedi, la loro esecuzione avverrà nel rispetto delle norme che regolamentano le opere stradali, in particolare delle prescrizioni del Codice della Strada.

Dovendo prevedere una serie di interventi mirati al superamento delle barriere architettoniche, nella fase progettuale si è tenuto conto delle prescrizioni dettate dalle norme appresso elencate, e delle successive modifiche o integrazioni:

- Legge 5 febbraio 1992 n. 104: "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate"
- D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503: "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"
- L.R. 30 agosto 1991 n. 31: "Norme per favorire l'abolizione delle barriere architettoniche".

### **COPERTURA ECONOMICA:**

La realizzazione dei lavori previsti nel presente progetto, troverà copertura economica mediante contributo assegnato dal Ministero dello Sviluppo Economico, ai sensi dell'art. 30 del DL Crescita n. 34 del 30 aprile 2019.