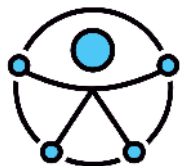




COMUNE DI MARANELLO

Provincia di Modena



SPAZIO RISERVATO AL COMUNE

Il committente:

Comune di Maranello (MO)
Piazza Libertà, 33

Il Responsabile unico

del procedimento:

Arch. Elisa Tommasini

Intervento:



PIANO ACCESSIBILITA' URBANA



progetto a cura di:



Bruno De Pietri

via Circonvallazione sud,50 41049 Sassuolo (MO)

Tel. 0536872042 cell. +39 347.6364441 email: bruno@depetri.eu - PEC: bruno.depietri@archiworldpec.it



STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE

n° tavola

**R-A
01**

Elaborato:

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA
MARANELLO

Scala:

data:

26.02.18

Rev. del:

30.05.18

Sommario

PREMESSA	3
1. QUADRO NORMATIVO	3
1.1 NORME NAZIONALI	4
1.2 NORME REGIONE EMILIA ROMAGNA	5
2. ANALISI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI IN RELAZIONE ALLE TEMATICHE RELATIVE ALLA ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE.....	6
3. CHI NE BENEFICERÀ'.....	8
4. L'ITER MEDOLOGICO	9
5. FOCUS CON GLI STAKEHOLDERS.....	11
5.2 Le proposte indicate nel tavolo di confronto	13
5.3 Il questionario	13
6. ELEMENTI ANALIZZATI NEGLI SPAZI URBANI.....	14
6.1 OSTACOLI	15
6.2 PERCORSI	16
6.3 SCIVOLI E RAMPE DI RACCORDO	17
6.4 INCROCI PEDONALI	18
6.5 PARCHEGGIO	18
6.6 ARREDI DELLO SPAZIO URBANO	19
6.7 SEGNALETICA	20
6. VALUTAZIONE SCHEDA DI RILIEVO	21
7.MARANELLO - PRINCIPALI OSSERVAZIONI NEI PERCORSI RILEVATI	21
8. FRAZIONI DI MARANELLO - PRINCIPALI OSSERVAZIONI NEI PERCORSI RILEVATI.....	28
8.1. BELL'ITALIA	28
8.2. POZZA.....	29
8.2.1 Crociale.....	29
8.2.2 Pozza.....	29
8.3. GORZANO	31
8.4. TORRE MAINA.....	32
15. SAN VENANZIO	33
9.PERCORSI GUIDA PER NON VEDENTI	34
9.LE PRIORITÀ	34
11. CONCLUSIONI	36



Con la collaborazione:

Marcello D'Orsi
MondoAble Global Service

Si ringrazia per il coordinamento:

Assessore Politiche socio sanitarie e abitative; Associazionismo
Dott. Luigi Zironi

Assessore urbanistica ed edilizia; lavori pubblici; patrimonio e gestione energetica del patrimonio pubblico
Arch. Patrizia Caselli

Dirigente Area Tecnica
Direttore Generale Maranello Patrimonio srl
Arch. Elisa Tommasini

Associazioni del Comune di Maranello

PREMESSA

Il P.A.U. (Piano Accessibilità Urbana) è uno strumento di conoscenza e di programmazione che si pone l'obiettivo sociale di rendere accessibile lo spazio urbano a tutte le persone migliorando la qualità di vita delle persone con disabilità in modo che possano prendere parte attiva nella società e condurre una vita il più possibile indipendente. IL P.A.U. fotografa la realtà esistente evidenziando gli elementi fisici che limitano o impediscono la libera e completa accessibilità degli spazi e propone soluzioni da programmare nel tempo sensibilizzando tutti coloro che operano nella sviluppo e manutenzione dell'ambiente urbano.

Siamo tutti fisicamente disabili in qualche momento della nostra vita. Un bambino, una persona con una gamba rotta, un genitore con una carrozzina, una persona anziana, ecc. Siamo tutti disabilitati in un modo o nell'altro. Quelli che rimangono sani e in buona salute per tutta la vita sono pochi. Per quanto riguarda l'ambiente edificato, è importante che sia privo di barriere e adattato per soddisfare allo stesso modo i bisogni di tutte le persone. Di fatto, i bisogni dei disabili coincidono con i bisogni della maggioranza e tutte le persone sono a loro agio. In quanto tale, la pianificazione della maggioranza implica la pianificazione di persone con abilità e disabilità diverse.

Il P.A.U. è un piano che si inserisce anche nel processo di riqualificazione urbana di Maranello, l'attuazione dei requisiti di accessibilità per i disabili considera l'ambiente pedonale e i problemi che ne possono impedire l'accesso o mettere a rischio le persone disabili e gli anziani, P.A.U. ha lo scopo anche di sensibilizzare e programmare nel tempo interventi utili a migliorare l'ambiente che tutti fruiamo per rendere piacevole anche solo una passeggiata senza la preoccupazione di inciampare o di ribaltarsi con la carrozzina:

- Circa 10% della popolazione di Maranello ha più di 75 anni
- Over 75 anni (uff. Anagrafe) - 1687
- Entro il 2050, questa cifra dovrebbe essere del 22%;
- Il numero di persone sopra gli 80 sta crescendo al 4 per cento all'anno;
- - popolazione residente 17.574 abitanti
- - contrassegni parcheggi invalidi rilasciati (polizia munic.) – n. 937
- - servizi di accompagnamento disabili (avap, cri, sociali, altre associazioni) - In media in un anno AVAP circa 600 trasporti, trasportati sul territorio di Maranello, Sassuolo, Formigine e Modena.
- La Croce Rossa invece in media 540 servizi sempre in un anno

1. QUADRO NORMATIVO

2016 dicembre Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità CRPD indica la strada che gli stati del mondo devono percorrere per garantire i diritti di uguaglianza e inclusione sociale di tutti i cittadini con disabilità. Viene abbandonato il vecchio simbolo della vecchia sedia a rotelle. La Design Unit del Dipartimento di Informazione Pubblica dell'Onu hanno realizzato il nuovo logo ad hoc per il proprio sito delle nazioni Unite. Rappresenta una sorta di uomo vitruviano stilizzato (e sui computer in movimento), una figura simmetrica racchiusa in un cerchio "a rappresentare l'armonia tra gli esseri umani nella società – scrive il sito dell'Onu -. Questa figura umana universale a braccia aperte simboleggia inclusione per le persone di tutte le abilità, in tutto il mondo».

«Il logo è stato creato per rappresentare l'accessibilità per le persone con disabilità – prosegue il sito -. Ciò include accessibilità delle informazioni, servizi, tecnologie di comunicazione, così come l'accesso fisico. Il logo simboleggia inoltre la speranza e la parità di accesso per tutti». Un logo neutrale e imparziale cancella anche lo stigma grafico di categorizzare le disabilità entro confini stretti, inadatti a rappresentare gli universali valori dell'inclusione. E voi che ne pensate?

1.1 NORME NAZIONALI

La normativa nazionale prevede una serie di disposizioni di grado primario, al fine di favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico. Tali disposizioni hanno demandato la disciplina di attuazione a norme, che attualmente regolano anche con una serie di prescrizioni tecniche la materia dell'abbattimento delle barriere architettoniche.

- Circ. Min. LL.PP. 29 gennaio 1967, n. 425 "Standard residenziali"
- Circ. Min. LL.PP. 19 giugno 1968, n. 4809 "Norme per assicurare la utilizzazione degli edifici sociali da parte dei minorati fisici e per migliorare la godibilità generale"
- Legge n.5/1971 - Nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili
- Legge n.41/1986 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 1986) introduce i P.E.B.A. nella programmazione delle amministrazioni locali interessate dalla materia, definendo obiettivi e finalità dei nuovi piani, nonché struttura e articolazione;
- Legge n. 13/1989 - Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati
- D.M. n. 236/1989 - 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
- Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 22/06/1989 n. 1669 - Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13
- Legge n. 104/1992 Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone Handicapate
- D.P.R. n. 503/1996 Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici
La definizione normativa di barriere architettoniche è contenuta nell'articolo 1, comma 2, del D.P.R. 503/1996, che definisce le "barriere architettoniche"
- D.P.R. n. 380/2001 (artt. 77-82) - Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia
- Legge n. 4/2004 riporta una serie di disposizioni orientate a favorire l'accesso e l'utilizzo degli strumenti informatici anche alle persone con disabilità dell'udito.
- Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE"
- *Ministero per i beni e le attività culturali ha messo a punto le Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 114 del 16 maggio 2008.*
- Legge n. 18/2009 del 03.03.2009 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" ha riconosciuto il diritto alla mobilità e alla piena fruizione degli spazi collettivi come preconditione necessaria alle persone con disabilità per poter esercitare i propri diritti di partecipazione alla vita sociale
- D.P.R. n. 132/2013 art. 3 del 04.10.2013 ha imposto ai soggetti competenti di predisporre e adottare il piano di eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.), quale strumento di individuazione degli interventi più idonei al superamento delle barriere architettoniche negli edifici e spazi pubblici, per garantirne una piena accessibilità e fruibilità anche da parte delle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale;
- Legge 164/2014 – Sblocca Italia

1.2 NORME REGIONE EMILIA ROMAGNA

Allo scopo di promuovere l'abbattimento delle barriere architettoniche, la Regione Emilia Romagna ha stanziato risorse nel quadro di specifiche Leggi, nel cui campo di applicazione rientrano - oltre agli edifici di uso residenziale abitativo realizzati da soggetti pubblici e privati, agli spazi urbani ed alle infrastrutture di trasporto pubblico - anche gli edifici e locali destinati ad attività produttive e commerciali di qualunque tipo (industriale, agricolo, artigianale, nonché ad attività commerciali e del settore terziario). A livello regionale, inoltre, sono state adottate disposizioni che, in taluni casi, rinviano ai provvedimenti precedentemente citati.

- LR 29/1997 - Norme e provvedimenti per favorire le opportunità di vita autonoma e l'integrazione sociale delle persone disabili
- LR 2/2003 - Norme per la promozione della cittadinanza sociale e per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali
- DGR 509/07 - Fondo regionale per la non autosufficienza- programma per l'avvio nel 2007 e per lo sviluppo nel triennio 2007/2009
- DGR 1230/08 - Fondo Regionale per la non autosufficienza. Programma 2008 e definizione interventi per le persone con disabilità
- LR 13/2014 Integrazioni alla legge regionale 21 agosto 1997, n. 29 (norme e provvedimenti per favorire le opportunità di vita autonoma e l'integrazione sociale delle persone disabili)

2. ANALISI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI IN RELAZIONE ALLE TEMATICHE RELATIVE ALLA ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il P.A.U. può essere visto come un Piano Attuativo di Settore del PSC, scendendo in maggiori particolari sui tracciati secondo le linee di indirizzo d'intervento.

Il Piano Strutturale Comunale, disciplinato dall'art. 28 della L.R.20/2000, si conforma alle prescrizioni, ai vincoli territoriali e delinea le scelte strategiche strutturali di assetto attuando gli indirizzi e le direttive contenuti nei piani territoriali sovraordinati nonché a quanto stabilito dagli accordi territoriali.

E' lo strumento che definisce il futuro di Maranello, città da sempre attenta alla sviluppo sostenibile ai modelli di crescita sociale, economica e culturale che ne hanno valorizzato il patrimonio territoriale e ambientale. Queste le scelte di fondo non esplicitamente evidenziate nel PSC si colgono nell'identità del territorio attento alle esigenze di tutti i cittadini, con particolare attenzione alle fasce di età più vulnerabili.

Il Piano Strutturale di Maranello individua e valuta le risorse naturali presenti nel territorio e classifica il territorio comunale in urbanizzato, urbanizzabile e rurale in coerenza con il Quadro Conoscitivo e con gli esiti della VALSAT

Inoltre definisce quali fabbisogni insediativi potranno essere soddisfatti dal POC, fissando limiti e condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni; individua le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza definendo i criteri di massima per la loro localizzazione.

Deroghe alle norme sulle B.A previste dal DM 236/89

Le deroghe previste dalle norme nazionali e regionali che riguardano le disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle B.A sono sostanzialmente cinque, diversamente articolate, e più precisamente:

1) la deroga alle norme sulle distanze previste dai Regolamenti Edilizi per le innovazioni da attuare negli edifici privati, nonché per la realizzazione di percorsi attrezzati e l'installazione di dispositivi di segnalazione a favore dei ciechi (art. 3, legge n. 13/89), fermo restando l'obbligo di rispetto delle distanze di cui agli articoli 873 e 907 del codice civile,

2) come già detto, la deroga alle prescrizioni del DM 236/89 solo per gli edifici o loro parti che, nel rispetto di normative tecniche specifiche, non possono essere realizzati senza B.A ovvero per singoli locali tecnici il cui accesso è riservato ai soli addetti specializzati (art. 7, co. 4).

3) la deroga alle prescrizioni del DM n. 236/89 negli interventi di ristrutturazione edilizia, fermo restando il rispetto delle previsioni degli accorgimenti tecnici idonei all'installazione di meccanismi per l'accesso ai piani superiori, gli accessi alle parti comuni degli edifici e alle singole unità immobiliari e l'installazione, nel caso di immobili con più di tre livelli fuori terra, di un ascensore, in caso di dimostrata impossibilità tecnica connessa agli elementi strutturali ed impiantistici (art. 7, co. 5).

a) esistenza di vincoli stabiliti ai sensi della normativa vigente a tutela dei beni ambientali, artistici, archeologici, storici e culturali, che non consentono interventi edilizi coerenti con le finalità della legge,

b) impossibilità tecnica connessa agli elementi statici ed impiantistici degli edifici oggetto dell'intervento.

4) Possono essere liberamente realizzati senza comunicare nulla al Comune i seguenti interventi, elencati all'art. 7, comma 1 della L.R. n. 15/2013

Gli interventi volti all'eliminazione delle barriere architettoniche, sensoriali e psicologico-cognitive, intesi come ogni trasformazione degli spazi, delle superfici e degli usi dei locali delle unità immobiliari e delle parti comuni degli edifici, ivi compreso l'inserimento di elementi tecnici e tecnologici, necessari per favorire l'autonomia e la vita indipendente di persone con disabilità certificata, qualora non interessino gli immobili compresi negli elenchi di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 42 del 2004, nonché gli immobili aventi valore storico-architettonico, individuati dagli strumenti urbanistici comunali ai sensi dell'articolo A-

9, comma 1, dell'Allegato della legge regionale n. 20 del 2000 e qualora non riguardino le parti strutturali dell'edificio o siano privi di rilevanza per la pubblica incolumità ai fini sismici e non rechino comunque pregiudizio alla statica dell'edificio e non comportino deroghe alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali e al decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444 (Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art.17 della legge 6 Agosto 1967, n.765);

- per i disabili dell'udito, nel creare un sistema di informazioni e indicazioni visive. La segnaletica a supporto dei non-udenti può prevedere l'uso di punti luminosi lungo i percorsi dedicati e gli spazi di distribuzione, di segnali cromatici a pavimento, di schermi, di pannelli e totem informativi, di postazioni web dove collegarsi alla rete ed accedere a tutte le informazioni in forma scritta.

5) l'ultima particolare deroga riguarda le norme antisismiche prevista dall'art. 6.1 della legge n. 13/89 L'esecuzione delle opere edilizie di cui all'art. 2, da realizzare nel rispetto delle norme antisismiche e di prevenzione degli incendi e degli infortuni, non è soggetta all'autorizzazione di cui all'art. 18 della legge 2 febbraio 1974, n. 64.

Nonostante un ampio ed articolato quadro normativo, l'accessibilità è spesso un diritto negato e un requisito ambientale carente o trascurato. La maggioranza della pubblica opinione vede l'accessibilità come un "problema" delle persone disabili e dei loro familiari o come un fattore di trasformazione antropica troppo debole per soddisfare i bisogni dell'essere umano in un contesto, come l'odierno, caratterizzato da carenza di risorse.

Al contrario, l'accessibilità, ampliando le libertà personali, le opportunità sociali e la conoscenza, dovrebbe essere vista come una "risorsa collettiva" che coinvolge aspetti sociali, civili, etici, economici ed ambientali che rientrano in un concetto esteso e aperto di economia valorizzare la qualità urbana.

3. CHI NE BENIFICERA'

Tutti beneficeranno della pianificazione del P.A.U. ma si rivolge specialmente alle persone più deboli:

- Utenti in sedia a rotelle
- Persone con capacità limitate di deambulazione
- I non vedenti
- Gli Ipovedenti
- Ipoacusici

Altre categorie che possono beneficiare in una certa misura delle misure proposte includono i disabili mentali, le persone suscettibili agli attacchi fisici, le persone con proporzioni fisiche estreme e le persone con disabilità funzionali del braccio o della mano.

Nel P.A.U sono state riassunte le considerazioni tecniche e le misure da prendere in considerazione nella pianificazione dell'ambiente costruito. Ciò include questioni relative alla progettazione di: spazi aperti e aree ricreative, strade e percorsi locali, immediate vicinanze di edifici, sono esclusi gli ingressi di edifici e interni di edifici. Ai fini di questo, tutte le informazioni sono suddivise in cinque sezioni:

1. Riferimenti normativi
2. Analisi dello stato dei luoghi
3. Contributo delle Associazioni e delle persone con disabilità
4. Considerazioni di progettazione Urbana
5. Proposte progettuali

4. L'ITER MEDOLOGICO

Fase 1 preliminare

Dopo aver approfondito la normativa vigente ho predisposto la scheda di rilievo facilmente compilabili e che potesse dare informazioni sui dati raccolti.

La scheda si è perfezionata con i primi sopralluoghi.

Fase 2 stato di fatto:

Quadro conoscitivo: valutazione e bilancio dello stato del territorio.

- Schedatura spazi urbani

Fase 3 di redazione del Piano

- definito un elenco degli interventi necessari, con la relativa stima di massima dei costi di intervento necessari per una successiva programmazione attuativa;
- realizzato un supporto cartografico, finalizzato all'aggiornamento del P.A.U., che permetta il controllo di quanto realmente effettuato, mediante la progressiva attuazione del piano;
- messa a sistema degli obiettivi prefissati in materia di accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici dall'Amministrazione Comunale nei diversi strumenti di pianificazione, individuando i contenuti comuni e coordinando tra loro le azioni già previste;

Sono stati esaminati i principali problemi nella progettazione del ambiente esterno accessibile:

1. PERCORSI
2. ATTRAVERSAMENTI
3. PARCHEGGI
4. ARREDO STRADALE
5. RAMPE E SCIVOLI
6. SEGNALETICA

Fase 4 di concertazione istituzionale:

- Fase di informazione e partecipazione:
- Informazione e ascolto delle Associazioni;
- Informazione preventiva degli Organi Istituzionali
- Cartografia del P.A.U.

Fase 5 verifica e valutazione degli interventi inseriti nel piano

Nell'analisi di rilievo è stata consegnata alle persone con disabilità una strumentazione GPS per monitorare gli spostamenti e segnalare ostacoli. Questa utile tecnologia mi ha permesso di verificare i percorsi compiuti in modo da capire quali siano le priorità e verificare gli ostacoli durante gli spostamenti attraverso un sistema cartografico on-line.

Il sistema è composto da :

- unità di controllo da collocare su ogni carrozzina o bastone per ciechi. E' un dispositivo elettronico idoneo a memorizzare le coordinate GPS durante gli spostamenti e capace di trasferirli verso il server una volta riportato alla base. Essa sarà alimentata con una batteria.
- base punto collocato in sede dove poter mettere in carica le batterie delle unità di controllo e fornire connettività wireless per consentire lo scarico dei dati acquisiti verso il server.
- server per immagazzinare i dati raccolti, elaborarli e integrarli nel sistema cartografico.

In dettaglio

- Unità di controllo di rilievo percorsi urbani, realizzato con un microcontrollore, **NodeMCU**, interfacciata ad un modulo GPS. Tramite la pressione di un tasto consente la connessione alla rete wireless fornita

dalla base, mentre tramite un paio di indicatori luminosi consente di capire se connessione dati è attiva e se lo scarico dati è concluso. L'alimentazione dell'unità è realizzata tramite un power bank da cellulare di capacità idonea a garantire l'acquisizione di dati per un'intera giornata e da ricaricare alla fine di essa (VERSIONE 1) per facilitare l'acquisizione dei dati i modelli sono stati modificati con batteria integrata e pulsanti colorati (in caso di ipovedenti) Il tasto colorato permette di indicare un punto con ostacolo.

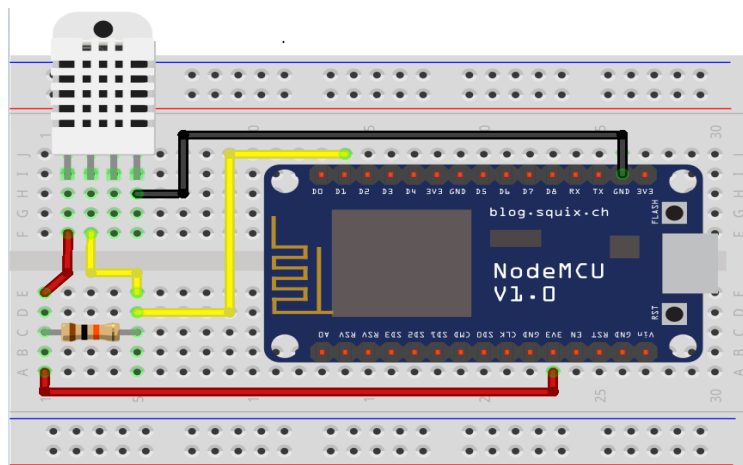


Fig. 1 processore NodeMCU



Fig. 2 modelli utilizzati per il rilievo

- server: sistema linux con installati server Web e DB. Svolge la funzione di collettore dei dati, li memorizza in un database e li trasforma per renderli idonei all'integrazione su un sistema cartografico di terze parti.

<http://iot.cloudside.it:8080/dashboards/d2f7fdf0-ba2a-11e7-8d4a-c90d132d38e5?publicId=a1663cb0-939d-11e7-8d4a-c90d132d38e5>

5. FOCUS CON GLI STAKEHOLDERS

L'approfondita conoscenza di chi con difficoltà si muove sul proprio territorio è la condizione fondamentale che ha contribuito a scelte e suggerimento per la elaborazione del piano per l'accessibilità urbana mai programmato nel Comune .

Gli incontri sono stati caratterizzati dalla partecipazione di Associazioni e dalle forze sociali, attraverso un lavoro, che ha consentito a tutti di poter esprimere le proprie opinioni e dare un valido aiuto, con critiche e aspirazioni. Un percorso che ha testimoniato l'importanza del lavoro di censimento dello stati di fatto che sarà a servizio di molti per non ripetere gli sbagli passati e per non lasciare in diedro nessuno.

Gli incontri sono stati avviati in concomitanza con l'avvio dei rilievi e alla sperimentazione di un dispositivo GPS realizzato presso un FAB LAB per la geolocalizzazione delle barriere architettoniche in ambito urbano.

Finalizzati a fare comprendere e a discutere le difficoltà che affronta un disabile per spostarsi in autonomia ingegnandosi per superare determinati ostacoli anche in modo diverso da chi soffre disabilità non solo fisica, assegnando un insieme di casistiche utili per l'analisi critica durante il rilievo nelle vie.

Il confronto è avvenuto a cadenza settimanale nel mese di ottobre e ogni 15 giorni nel mese di novembre 2017, per una durata complessiva di 2 mesi con 6 incontri.

Le associazioni che hanno partecipato al P:A.U. sono:

- AVAP Maranello, Marco Poggioli
- Associazione Traumi Cranici, Barbara Montagnani
- CGIL, Andrea Mandreoli
- Mondo Abile, Marcello D'Orsi
- ANFASS, Federica Gorzanelli

Gli argomenti trattati negli incontri sono stati i seguenti:

5 ottobre 2017 - presentazione metodologia di rilievo delle barriere architettoniche negli spazi urbani. Consultazione /ascolto delle indicazioni da parte delle Associazioni sulle principali criticità.

Proposto sistema GPS per valutare dove e come si muovono i disabili nel territorio.

20 ottobre - Fissate le priorità del piano, valutati i percorsi di maggiore interesse da rilevare, casistica degli ostacoli da verificare non solo per chi si muove su carrozzina.

26 ottobre - consegna all'Associazione Traumi Cranici e CGIL due moduli GPS . Istruiti del loro funzionamento per la rilevazione degli ostacoli e l'importanza di utilizzo ai fini statistici in modo da valutare le priorità da programmare d'intervenire

31 ottobre – scaricamento dati e prime osservazioni di che si è rilevato, richiesti dati statistici:

09 novembre - Sono stati illustrati i primi dati che sono stati registrati con le apparecchiature GPS, i percorsi e le zone del territorio frequentate.

Sono state mostrate le bozze delle tavole grafiche che in corso di redazione nelle quali vennero rappresentati percorsi e i rilievi effettuati con carrozzina in collaborazione con sig. Dorsi.

Si sono commentati i dati i dati statistici richiesti nella riunione precedente.

n. popolazione residente 17590 di cui:

- Maranello 9.720 abitanti
- Pozza 3.645 abitanti
- Gorzano 2.036 abitanti,
- Torre Maina 1.074,
- San Venanzio 793 abitanti
- Torre Oche 177 abitanti
- Fogliano 145 abitanti

- n. over 75 anni 1687

- n. invalidi civili dato non acquisito

- n. invalidi con accompagnamento dato non acquisito

- n. contrassegni parcheggi invalidi rilasciati - 937



- n. dei servizi di accompagnamento disabili (avap, cri, sociali, altre associazioni) - In media in un anno AVAP 600 trasporti, trasporti sul territorio di Maranello, Sassuolo, Formigine e Modena.
La Croce Rossa invece in media 540 servizi sempre in un anno.

Si è dibattuto del "tema" riguardante le pavimentazioni speciali per ipovedenti, con illustrazione dei sistemi più efficaci in commercio (LWE, RI.PA WORL BRIDGE) .

Durante l'incontro si è poi svolto un breve confronto con le associazioni presenti le quali hanno dato indicazioni al progettista in merito alle problematiche più frequenti che si riscontrano durante l'esecuzione dei vari servizi da dove è nata una riflessione sul futuro della viabilità pedonale all'interno del territorio, in modo che i percorsi siano ben identificabili anche al turista che vuole visitare non solo la Ferrari ma anche il centro/la piazza di Maranello.

23 novembre - Gli errori da non ripetere. parcheggi e problematiche

6 dicembre - scaricamento dati GPS

5.2 Le proposte indicate nel tavolo di confronto

16 gennaio - interviste

Intervista 1 persona ipovedente:

Gli ostacoli per la sua disabilità sono lo scalino del marciapiede, le rampe o gli scivoli marciapiede strada, con materiali omogenei.

Parco due poco illuminato

Via Resistenza marciapiede sconnesso

attraversamento crociale con via Martinella poco illuminato

Intervista 2 persona che si muove su sedia a rotelle

Risiede in via Vignola e per andare in centro con la sedia a rotelle deve spostarsi da un lato all'altro della via in modo da fare un percorso più accessibile.

segnala molti marciapiedi sconnessi e asfalti che non le rendono difficili gli spostamenti

Intervista 3 persona con problemi motori si muove con mezzo elettrico

, le rampe che incontra sul percorso di via Trebbo le ritiene strette, poca illuminazione in via Trebbo e asfalto con molte buche che danneggiano il suo unico mezzo che gli permette di spostarsi. Unico parcheggio in Piazza Vasco De Gama è quello vicino al bar.

Intervista 4 persona con figlio disabile

Scuole medie Ferrari solo due posti auto per disabili affermando che il prossimo anno saranno 4 i disabili. l'accesso alla scuola non è facilmente identificabile e raggiungibile.

Marciapiede alto parcheggio disabili in via Lazio

5.3 Il questionario

RISPOSTE 29

1. La via in cui risiede è servita da PERCORSI pedonali accessibili?

SI

NO

2. Ritieni di segnalare la presenza di barriere architettoniche lungo i PERCORSI pedonali che abitualmente percorre?

SI

NO

dove?

Testo risposta breve

3. Ci sono nelle vicinanze della sua abitazione o ufficio PARCHEGGI riservati ai disabili?

SI

NO

Indicare via o piazza

4. Hanno delle criticità?

SI

NO

di che tipo?

5. Quali sono gli ATTRAVERSAMENTI pedonali che utilizza maggiormente?

Testo risposta breve

Gli ATTRAVERSAMENTI pedonali che utilizza maggiormente presentano criticità (gradini, scarsa manutenzione, scarsa illuminazione, ecc)?

SI

NO

indicare in quale attraversamento ha riscontrato un problema e cosa

Testo risposta breve

6. Frequenta attività sociali/sportive (teatro, pittura, ludoteche, corsi)

SI

NO

quali attività frequenta?

Testo risposta breve

dove?

Testo risposta breve

7. I percorsi pedonali e gli attraversamenti in prossimità del centro sono con ostacoli?

SI

NO

dove?

8. Ritieni che ci siano EDIFICI PUBBLICI con presenza di barriere architettoniche che li rendano inaccessibili o poco accessibili

SI

NO

quali?

9. La segnaletica è ben riconoscibile e sufficiente nei percorsi pedonali

SI

NO

dove ritieni di no?

10. Ritenete necessario avere le informazioni in braille o mappe tattili per disabilità sensoriali? Se SI in quali luoghi?

SI
















NO

In quali luoghi?


6. ELEMENTI ANALIZZATI NEGLI SPAZI URBANI

L'analisi della viabilità pedonale è stata eseguita considerando un'utenza con disabilità e utenti deboli.

Sono stati valutati gli **ostacoli fisici** che limitano a chiunque la possibilità di muoversi in sicurezza per ridotta capacità motoria visiva e uditiva, gli ostacoli rilevati sono quelli che non possono essere ben valutati dalla persona stessa. Le **fonti di disagio** sono una limitazione per coloro che si muovono lungo un percorso, ostacoli che vengono riconosciuti dall'utente che riesce a scegliere se affrontarli o valutare la possibilità di aggirarli percorrendo un percorso alternativo. Le **fonti di pericolo** sono state considerate quelle che possano provocare disorientamento e accessibilità condizionata per mancanza di accorgimenti per chiunque in particolare per gli ipovedenti e per i sordi.

OSTACOLI FISICI	FONTI DI DISAGIO	FONTI DI PERICOLO
 Dislivelli / Scale	 Punti critici	 Illuminazione insufficiente
 Scivoli e rampe	 Passaggi stretti	 NO segnaletica orientamento
 Pendenza laterale	 mancanza raccordo marciapiede-strada	 Dislivelli non segnalati
 Alberi, siepi	 Percorso interrotto	
 Arredi, pali, fiorere, ecc.	 Grigliati	
 pavimentazioni sconnesse		
 Spazio manovra insufficiente		

Valutazione del percorso

	Percorso assente		Percorso con puntuali difficoltà
	Percorso NON Accessibile		Percorso Accessibile

6.1 OSTACOLI

Gli ostacoli includono arredo urbano, segnali stradali, cartelli stradali, dissuasori, alberi, tende da sole e cartelli pubblicitari, pali di illuminazione, ecc.

Gli ostacoli dovrebbero essere collocate al di fuori del percorso, ove possibile.

Gli ostacoli lungo il percorso dovrebbero essere facili da rilevare e, se possibile, dovrebbero essere poste lungo una linea continua.

Gli elementi sporgenti devono essere evitati.

La larghezza minima di un percorso libero non ostruito deve essere di 0,90 m.

Gli ostacoli devono essere segnalati in modo da essere rilevati dalle persone con bastone con segnali di avvertimento tattili sul terreno attorno all'ostacolo. I segni di avvertimento devono estendersi su una larghezza di almeno 0,60 m al di fuori dell'area proiettata alla base dell'ostacolo.

I segnali sporgenti nei percorsi accessibili devono essere montati ad un'altezza libera minima di 2,10 m per consentire a una persona senza vista di passare in sicurezza.

La vegetazione strapiombante dovrebbe essere tagliata a un'altezza libera minima di 2,00 m

Ostacoli non rilevabili montati inferiori a 2,10 m possono proiettare una distanza massima di 0,10m nel percorso. Altrimenti dovrebbero essere incassati o coperti.

I pali fissi devono avere strisce di colore a contrasto durevoli di almeno 0,30 m di lunghezza, posizionate con la linea centrale ad un'altezza tra 1,40 m e 1,60 m, per avvertire i pedoni con visione limitata;

I bidoni dell'immondizia non devono invadere il percorso pedonale in modo da minimizzare le collisioni e devono essere verniciati in un colore contrastante in modo che le persone con visione limitata possano facilmente identificarli

Scavi e lavori stradali costituiscono ostacoli temporanei all'interno del percorso. Dovrebbero essere protetti da barriere continue, impalcature e recinzioni facilmente rilevabili per motivi di sicurezza.

Le barriere dovrebbero essere identificate da segni di colore fosforescente e dovrebbero essere illuminate di notte, per guidare le persone con visione limitata.

L'altezza della barriera deve essere compresa tra 0,75 m e 0,95 m. La distanza tra il fondo della barriera e la superficie del percorso non deve superare 0,10 m.

6.2 PERCORSI

Sono stati rilevati i passaggi pedonali in spazi aperti e aree ricreative, i sottopassi pedonali e le pavimentazioni stradali.

Il criterio di analisi ha tenuto in considerazione questi elementi:

L'altezza dei cordoli deve essere compresa tra 0,07 m e 0,15 m.

I marciapiedi a gradini devono essere evitati, poiché sono pericolosi per tutti i pedoni, specialmente per i ciechi.

I marciapiedi non devono ostacolare il passaggio libero di persone fisicamente disabili, principalmente utenti di sedie a rotelle

La larghezza minima di un percorso non ostruito dovrebbe essere di 0,90 m.

La larghezza minima di un passaggio di traffico per sedie a rotelle a due vie è di 1,50 m. La larghezza preferibile è di 1,80 m.

La pendenza di un percorso accessibile non deve superare l'8%. Percorsi con pendenze superiori all'8% non sono accessibili alle persone che si muovono su sedia a rotelle

La superficie di un percorso accessibile deve essere liscia, continua, non scivolosa e uniforme.

I percorsi che sono a livello e anche con superfici adiacenti devono avere una consistenza e una finitura cromatica diverse per differenziarsi.

I percorsi che si intersecano dovrebbero fondersi alla stessa quota.

Le grate possono essere pericolose per gli utenti di sedie a rotelle, utenti con bastone, genitori con passeggini e donne con i tacchi alti.

I tombini, i tombini e le griglie dovrebbero generalmente essere posizionati all'esterno del percorso pedonale.

Le griglie devono essere a filo con la superficie del percorso e devono avere maglie strette non superiori a 13 mm.

Le maglie delle griglie devono essere perpendicolari al percorso pedonale.

Le varietà vegetali lungo il percorso devono essere scelte con cautela. Le piante spinose e velenose non dovrebbero essere utilizzate immediatamente adiacenti ai percorsi pedonali. Le piante che rilasciano semi e foglie che creano un pericolo sotto i piedi dovrebbero essere evitate. Gli alberi con radici poco profonde sono pericolosi in quanto le radici possono sfondare la superficie del percorso.

Il percorso deve essere di facile percorrenza da una persona non vedente che usa un lungo bastone bianco. Linee guida sono utilizzate per aiutare a identificare i percorsi.

Una striscia guida è una linea con marcatura tattile posizionata lungo un percorso stradale per facilitare l'orientamento dei pedoni senza vista, segnala agli attraversamenti pedonali, si sviluppa in modo semplice e logico lungo i percorsi e non devono essere collocate vicino a tombini per evitare di confondere le persone senza vista.

Le strisce guida dovrebbero avere un colore che contrasti con la superficie circostante a beneficio delle persone con problemi visivi.

6.3 SCIVOLI E RAMPE DI RACCORDO

Le rampe del marciapiede sono utilizzate ovunque ci sia una differenza di livello su percorsi pedonali o percorsi incrociati.

Per evitare di confondere i pedoni senza vista, le rampe del marciapiede devono essere posizionate fuori dalla solita linea di flusso pedonale. La larghezza non ostruita del percorso non deve essere inferiore a 0,90 m (vedere Percorsi).

Le rampe del marciapiede devono essere situate lontano dai luoghi in cui si accumula l'acqua.

Ci sono diversi tipi di scivoli o rampe di raccordo:

- Rampe standard raccordate al marciapiede con i lati svasati che consentono la transizione in tre direzioni
- Rampe a unica pendenza in una direzione. Questo tipo di rampa potrebbe essere pericolosa se i lati non sono protetti.

Le rampe devono essere realizzate in ogni intersezione stradale, ad ogni passaggio pedonale, ai lati opposti della strada nelle zone di scarico, vicino agli ingressi degli edifici tra aree di parcheggio accessibili e i percorsi pedonali

Le Rampe di marciapiede agli incroci possono essere installate in uno dei seguenti modi:

- Direttamente nel percorso di spostamento.
- Diagonalmente attraverso l'angolo
- Continuamente avvolto attorno all'angolo o curva del marciapiede

Laddove la costruzione di rampe o scivoli influirebbe sulla larghezza del percorso, l'intera pavimentazione deve essere abbassata, con una pendenza massima di 1:12, per fornire la transizione di livello necessaria, la piastrellatura tattile che indica la posizione del passaggio pedonale è consigliata. Una striscia guida dipinta a colori contrastanti dovrebbe essere costruita per guidare i pedoni senza vista e ipovedenti verso la posizione della rampa del marciapiede.

La larghezza minima della rampa di un marciapiede dovrebbe essere di 0,90 m, esclusi i lati inclinati. La larghezza raccomandata è 1,20 m).

La pendenza massima di una rampa di cordolo dovrebbe essere 1:12.

Il trasferimento del livello è raccomandato tra la rampa del marciapiede e la superficie di un percorso. È possibile utilizzare uno scalino tra la strada e lo scivolo non superiore a 15 mm

Le rampe del marciapiede, devono avere una trama ruvida o un motivo a terra per renderle rilevabili e antiscivolo. Il colore della superficie deve essere distinto e dovrebbe contrastare con le superfici circostanti per guidare i pedoni con visione limitata.

Considerazioni

La pendenza massima consentita per una rampa di cordolo costruita lungo i marciapiedi alti non deve essere superiore a 1:10.

Se le rampe dei marciapiedi esistenti non sono conformi ai requisiti sopra menzionati, dovrebbero essere modificate.

Nel caso di marciapiedi stretti più alti di 0,15 m dalla strada, la costruzione di rampe ostacolerebbe il passaggio libero dei pedoni si consiglia di abbassare la pavimentazione fino al livello della strada per

ottenere la transizione richiesta tra la pavimentazione e il manto stradale e realizzare lo scivolo lungo il percorso pedonale.

6.4 INCROCI PEDONALI

PROBLEMI RILEVATI

Fondo stradale irregolare

Mancanza di strisce guida

Mancanza di segnali di avvertimento per incroci.

Grate sulla superficie stradale.

Per facilitare l'attraversamento sicuro e indipendente delle persone disabili.

I passaggi pedonali devono essere dotati di segnali di controllo del traffico.

Gli attraversamenti a basso traffico frequentemente utilizzati da persone disabili possono essere controllati da un sistema di chiamata all'attraversamento.

La costruzione di isole di traffico per ridurre la lunghezza della traversata è raccomandata per la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

Le strisce guida dovrebbero essere costruite per indicare la posizione degli attraversamenti pedonali a beneficio dei pedoni senza vista

I semafori pedonali dovrebbero essere dotati di segnali chiaramente udibili a beneficio dei pedoni senza vista.

I dispositivi acustici devono essere installati su un palo nel punto di origine dell'incrocio e non nel punto di destinazione.

L'installazione di due dispositivi acustici adiacenti come i bleeper non è raccomandata per evitare il disorientamento.

L'intervallo di tempo consentito per l'attraversamento deve essere programmato in base alle persone che attraversano più lentamente.

I pulsanti dovrebbero essere facili da individuare e utilizzare e dovrebbero essere collocati tra 0,90 m e 1,20 m da terra a beneficio degli utenti di sedie a rotelle.

La profondità dell'isola di traffico non deve essere inferiore a 1,50 m.

La larghezza di un'isola di traffico non deve essere inferiore a 1,50 m.

Una striscia di marcatura tattile colorata di almeno 0,60 m di larghezza dovrebbe segnare l'inizio e la fine di un'isola di traffico, per guidare i pedoni con visione ridotta alla sua posizione.

La superficie stradale dei passaggi pedonali può essere portata allo stesso livello del percorso in modo che le persone su sedia a rotelle non debbano superare le differenze di altezza

Il fondo stradale deve essere solido, ben drenato, antiscivolo e privo di giunti di costruzione.

3.8 Scarichi e grigliati (vedi Percorsi)

6.5 PARCHEGGIO

PROBLEMI RILEVATI

Parcheggio mediocre.

Larghezza insufficiente del corridoio di parcheggio.

Nessuna assegnazione di parcheggio per disabili.

PIANIFICAZIONE

Fornire servizi di parcheggio accessibili il più vicino possibile al punto di destinazione.

Le disposizioni per i parcheggi accessibili sono valide sia per le strutture esterne che per quelle sotterranee.

Per i parcheggi con meno di 50 auto, in ogni parcheggio deve essere previsto almeno un parcheggio accessibile.

Per i parcheggi con un numero massimo di 400 spazi, i posti di parcheggio accessibili dovrebbero almeno essere forniti nel rapporto di 1:50 (uno spazio accessibile per ogni 50 spazi).

Per i parcheggi di oltre 400 posti, dovrebbero essere previsti almeno 8 parcheggi accessibili più 1 spazio per ogni ulteriore incremento di 100 auto oltre 400.

La posizione dei parcheggi accessibili ai disabili deve trovarsi a non più di 50 metri dagli ingressi degli edifici accessibili.

Le dimensioni dei parcheggi per disabili (a pettina e a spina di pesce) che si trovano in genere nelle nostre sono stabilite dagli articoli 10 e 16 del DPR 24 luglio 1996, n.503 e dal D.M. 236/1989 ai punti 4.2.3. e 8.2.3: larghezza non inferiore ai 3,20 m;

lunghezza (nel caso di parcheggio posto lungo il senso di marcia) non inferiore ai 6 m.

In genere tali misure del parcheggio vengono considerate erroneamente come standard.

La larghezza minima di un parcheggio accessibile è 3,20 m. La larghezza raccomandata è di 3,90 m.

Un corridoio di accesso di 1,30 m di larghezza può essere collocato tra due parcheggi ordinari.

Dove i posti di parcheggio sono angolati, lo spazio extra alla fine di una fila può essere utilizzato come corridoio di parcheggio per le persone disabili.

Se esiste un cordolo, si deve prevedere uno scivolo per collegare i parcheggi accessibili ai percorsi accessibili

La superficie di un parcheggio dovrebbe essere uniforme e liscia.

La pendenza di una rampa di parcheggio non deve superare 5%.

i segni devono essere contrassegnate dal simbolo internazionale di accessibilità.

Se l'area di parcheggio si trova a più di 50,00 m dall'ingresso dell'edificio, è necessario realizzare dei posti auto per disabili vicino all'ingresso.

Se non è disponibile un parcheggio accessibile, è necessario implementare con una delle seguenti misure: posizionando un dissuasore sul primo posto laterale per ottenere un posto auto accessibile altrimenti posizionando un dissuasore centrale a tre posti auto per ottenere due posti auto accessibili.

Per i posti auto coperti con altezza libera inferiore a 2,40 m, è necessario prevedere disposizioni esterne alternative per i furgoni che trasportano disabili.

6.6 ARREDI DELLO SPAZIO URBANO

L'arredo urbano comprende fermate dell'autobus, panchine, cassette della posta, lampioni, insegne, cabine telefoniche, bagni pubblici, edicole, vasche di raccolta, cestini dell'immondizia, ecc.

Gli arredi urbani dovrebbero essere collocati in modo da consentire il libero passaggio di tutte le persone senza creare pericoli.

I cambiamenti strutturali nella superficie del marciapiede aiutano le persone non vedenti a identificare la posizione dei servizi pubblici (vedere Ostacoli).

Le aree di riposo livellate con posti a sedere (panchine) sono utili per tutti i pedoni, specialmente per quelli con problemi di mobilità.

Le strutture di riposo devono essere collocate al di fuori del percorso di circolazione principale nei parchi pubblici, nei luoghi ricreativi, negli incroci dei percorsi, di fronte agli ingressi e alle uscite accessibili e ovunque sia necessario.

Le panchine devono essere collocate ad intervalli regolari tra 100,00 m. e 200,00 m

Alcuni posti a sedere dovrebbero essere collocati vicino a servizi igienici pubblici, telefoni, ecc.

Gli spazi di riposo con panchine dovrebbero consentire un minimo di 1,20 m di spazio adiacente per una sedia a rotelle

Sedili e panchine pubblici dovrebbero trovarsi a circa 0,45 m sopra il livello del pavimento, con schienali a circa 0,70 m sopra il livello del pavimento).

L'altezza di un tavolo dovrebbe essere compresa tra 0,75 m e 0,90 m e la profondità minima sotto il tavolo dovrebbe essere di 0,60 m, in modo da poter alloggiare una sedia a rotelle su tutti i lati

Le bocchette per fontanelle dovrebbero trovarsi a un'altezza approssimativa di 0,90 m.

Le fontanelle possono avere due bocche ubicate a diverse altezze, una comoda per gli utenti di sedie a rotelle a circa 0,85 m e una a circa 0,95 m per le persone non disabili.

6.7 SEGNALETICA

Difficoltà di orientamento risultanti da segnali direzionali illeggibili, nomi di strade e numerazione e / o mancanza di essi.

Incidenti pedonali dovuti a segnali mal posizionati.

Pericoli dovuti alla mancanza di avvisi e segnali stradali.

Non identificazione delle vie di accesso e delle strutture accessibili.

La segnaletica include i segnali di direzione, i segni di località, i nomi delle strade e la numerazione, i cartelli informativi, ecc.

Tutti i tipi di segni devono essere visibili, chiari, semplici, facili da leggere e comprendere e adeguatamente illuminati durante la notte.

In generale, i cartelli non devono essere posizionati dietro il vetro a causa di possibili riflessi.

Segnaletica posizionata sul percorso pedonale del viaggio sono considerati ostacoli; quindi, dovrebbero essere rilevabili (vedere le ostruzioni).

Gli spazi e le strutture accessibili devono essere identificati dal simbolo internazionale di accessibilità.

Il simbolo è composto da una figura di sedia a rotelle con uno sfondo quadrato o un bordo quadrato.







I colori contrastanti dovrebbero essere usati per differenziare la figura dallo sfondo. I colori comunemente utilizzati sono bianchi per la figura e blu per lo sfondo.

La figura della sedia a rotelle dovrebbe sempre essere vista dal lato rivolto verso destra.

Per gli edifici completamente accessibili, è sufficiente avere un cartello esplicativo all'ingresso.

Mappe e pannelli informativi agli ingressi degli edifici, lungo le strade e sugli edifici pubblici devono essere collocati ad un'altezza compresa tra 0,90 m e 1,80 m

6. VALUTAZIONE SCHEDA DI RILIEVO

PITTOGRAMMA	VALUTAZIONE SOGGETTIVA	GRADO DIFFICOLTÀ
	Accessibile in autonomia	0%-10%
	Accessibile con assistenza	20%-30%
	Accessibile con qualche difficoltà	10%-20%
	Accessibile con difficoltà anche per l'accompagnatore	40%-50%
	Non Accessibile anche con accompagnatore	50%-100%
	Non Accessibile in autonomia	VARIABILE

7. MARANELLO - PRINCIPALI OSSERVAZIONI NEI PERCORSI RILEVATI

01 – Via Claudia ovest

Via Claudia ovest percorso pedonale dalla rotonda di Via Nazionale al parcheggio delle scuole A. Ferrari. Il tratto di Via è caratterizzato dalla presenza del marciapiede su entrambi i lati. Il marciapiede sul lato Nord, è il più difficile da percorrere perché nelle intersezioni stradali sono presenti rampe e attraversamenti non sempre correttamente identificabili e con pendenze in cui si necessita di accompagnatore (vedi scheda 12 del fascicolo). Il percorso pedonale sulla lato opposto si può considerare accessibile a chiunque, anche se per le persone ipovedenti si riscontrano grosse difficoltà, vista la mancanza di differenziazione dei materiali della pavimentazione. Nel tratto di Via Claudia Ovest gli attraversamenti sono da migliorare (vedi scheda 11 del fascicolo). Le canalette a bordo strada tendono a far ribaltare la carrozzina, perché la contropendenza tra il marciapiede e la strada è maggiore del 22%. Lungo i marciapiedi sono presenti alcuni arredi che

possono essere facilmente spostati o rimossi per facilitarne la fruibilità. La manutenzione dovrà essere migliorata come l'illuminazione (vedi scheda 10 del fascicolo).

02 – Parcheggio scuole A.Ferrari

Nel parcheggio sono presenti due posti auto riservati alle persone disabili, da un posto non si accede al percorso pedonale che si trova oltre l'aiuola, questo costringe il disabile a percorrere un tratto del parcheggio esponendolo al pericolo di non essere visto dagli automobilisti. Tutti i parcheggi devono avere lo spazio di manovra comunicante con il marciapiede, perché l'altezza di chi è a sedere o dei passeggini è tale da non essere facilmente visibile. Dal parcheggio si può accedere con una rampa al marciapiede su Via Claudia. La rampa non è segnalata e non sono evidenziati percorsi pedonali riservati tra la rampa e il parcheggio. Questo causa gravi disagi perché chi scende dalla rampa si trova a percorrere senza lo spazio di manovra delle autovetture, basterebbe solo indicare un attraversamento pedonale.

03 – Via Claudia ovest da via Veneto

Il tratto di strada è identificato nella cartografia comunale come ciclo-pedonale. In realtà, parte di questo tratto è caratterizzato dal raddoppio della pavimentazione del marciapiede e ciò non è facilmente percettibile per chi da Fiorano arriva all'altezza della ditta Forghieri, ritrovandosi in una situazione di mancata continuità. Il tratto necessita di manutenzione di una sua completa riqualificazione. Percorrendolo su sedia a rotelle si è verificata la difficoltà dovuta alle sconnesse della pavimentazione.

04 – Via Gazzotti

È una via al margine dell'aggregato urbano al confine con Fiorano Modenese, non sono presenti marciapiedi. Gli attraversamenti non collegano percorsi pedonali.

05 – Via Dino Ferrari Museo

Il marciapiede fronte museo Ferrari è ampio e accessibile. Le difficoltà si presentano proseguendo in entrambe le direzioni.

06 – Parcheggio via Dino Ferrari

Il parcheggio di Via Dino Ferrari è dotato di un numero sufficiente di posti auto per disabili e collocati in aree abbastanza vicine agli edifici residenziali e commerciali. Vi è solo un posto auto per disabili realizzato in prossimità dell'ingresso non proprio definito a regola d'arte, poiché è nella svolta e l'area di manovra non è protetta. Si consiglia di spostarlo.

07 – Parco Museo Ferrari

Il parco ha una pavimentazione ben fatta e sono presenti anche mappe che ne identificano il percorso. Unica osservazione sono le panchine collocate su area verde impedendo alla carrozzina l'accostamento laterale. Ogni arredo urbano deve essere sempre accessibile. In questo caso si dovrà prevedere che la pavimentazione sia adeguatamente prolungata anche all'area delle sedute.

08 – Via Dino Ferrari ovest

È la zona artigianale di Maranello. Ci sono spesso mezzi pesanti in manovra, per un tratto non ci sono marciapiedi protetti.

09 – Via Dino Ferrari est

I marciapiedi in questo tratto di strada non sono abbastanza larghi per permettere il passaggio di due persone affiancate, inoltre ci sono alcuni ostacoli che impediscono a chi è su carrozzina di percorrerlo in autonomia.

Nella zona della piscina il marciapiede è interrotto per l'ingresso delle autovetture al parcheggio. Abbiamo provato a percorrerlo in carrozzina e nonostante fossimo accompagnati non siamo riusciti ad affrontare le ripide rampe di raccordo che mantenevano la continuità del marciapiede. Inoltre i bidoni dell'rsu ci hanno costretto ad attraversare la strada perché impedivano il passaggio.

Il marciapiede del lato sud, nel primo tratto a partire dall'incrocio con Via nazionale, è circa 1 metro, anche se la normativa afferma che il passaggio di 90 cm è corretto, abbiamo avuto difficoltà nel transitarvi; proseguendo verso il museo ci sono una serie di pali d'illuminazione e segnaletica stradale che lo rendono difficoltoso al passaggio.

La vegetazione lungo la recinzione dell'istituto superiore Ferrari, invade il marciapiede ed è di tipo spinoso. Tale siepe dovrebbe essere sempre tenuta potata e non fatta sporgere dal confine.

10 – Via Fornace

Via fornace ha una serie di attraversamenti pedonali, esattamente cinque, nessuno dei quali è possibile proseguire con sedia a rotelle. Il primo sull'incrocio di via Dino Ferrari, partendo dalla pista ciclabile l'attraversamento è ostacolato da pali d'illuminazione sul lato opposto. Il secondo, in prossimità del parcheggio dei campi da tennis, non è stato raccordato con lo scivolo, mentre sul lato opposto il passaggio dal marciapiede al parcheggio viene impedito dal posto auto per disabili collocato in modo che quando è occupato non è possibile accedervi. Il terzo attraversamento, è all'ingresso del parcheggio vicino all'incrocio di via Verga, anche qui manca lo scivolo nonostante vi sia un nuovo marciapiede di colore rosso che si sviluppa lungo la via. Questo attraversamento non è protetto nella parte interna la parcheggio e per chi svolta in auto a volte invade le strisce pedonali.

Il quarto attraversamento, come gli altri, conduce alle scalinate per accedere al complesso immobiliare dove c'è anche il Ferrari Store. Nonostante ci sia, nelle vicinanze, un buon numero di posti auto destinati a disabili, esse sono mal collegati alla rete pedonale.

11 – Via Verga

Via Verga è una via con il solo marciapiede sul lato sud, di larghezza sufficiente. I posti auto riservati per disabili sono su area condominiale. L'attraversamento all'incrocio con via Fornace direzione nord conduce al parcheggio del Planet hotel il percorso pedonale non è riconoscibile all'interno del parcheggio, la segnaletica orizzontale è parzialmente usurata.

12 – Via Abetone nord

Sul tratto ovest, direzione nord, il marciapiede ha bisogno di essere rifatto nella sua quasi totalità, così come quello sul lato opposto. nonostante tutto la difficoltà riscontrata percorrendolo con accompagnatore è stata quella di superare il dislivello dei due scivoli per l'accesso all'edificio con parcheggi tra Via Alfieri e Via Foscolo. All'interno del parcheggio, la segnaletica dei posti auto per disabili, è stata collocata ad un'altezza di un metro e 80 cm. I cartelli devono essere sempre posizionati ad un'altezza di 2 metri e 10 cm, impedendo così di potersi ferire passandoci sotto.

Sul lato opposto di Via Abetone, il marciapiede è insufficiente. In prossimità dell'incrocio di Via Musso, è addirittura carente, nonostante sia una zona industriale, si consiglia di prevedere una riqualificazione, visto il notevole passaggio del personale della Ferrari che lascia le vetture al parcheggio multipiano.

13 – Via Carducci

Via Carducci collega Via Dino Ferrari con Via Claudia Ovest. È una via facilmente percorribile anche in autonomia e può essere considerata una valida alternativa al percorso di Via Nazionale verso il centro di Maranello.

14 – Via Garibaldi

Via Garibaldi non è accessibile e percorribile a piedi se non in mezzo alla strada.

15 - Piazza Unità d'Italia

La Piazza è dotata di parcheggi lontani dall'ingresso ai negozi o uffici. I percorsi pedonali non sono di immediata individuazione. Sono percorribili solo con accompagnatore.

16 – Via dei Mille 17 – Via Teano

Sono vie in cui vengono parcheggiate le autovetture e i cui marciapiedi sono a ridosso di edifici. Sono state verificate le dimensioni dei posti auto riservati ai disabili e le loro caratteristiche. In Via dei Mille non ci sono rilievi da fare; in Via Teano, i posti auto sono vicini ad un manufatto in cemento dove sono collocati i contatori del gas che impediscono la visibilità di manovra a chi vi parcheggia. Inoltre manca la rampa di raccordo con il marciapiede.

18 – Piazza Roma

La piazzetta è alberata con percorsi pedonali accessibili a tutti. Da Piazza Roma è possibile percorrere uno stradello che collega Via IV Novembre. L'accessibilità allo stradello è impedita alle persone su carrozzina per la barriera dissuasore per il passaggio di motoveicoli. Tali dissuasori dovrebbero essere realizzati tipo a cancelletto o in altro modo.

19 – Via Nazionale

Il tratto dall'ingresso della Ferrari al centro è caratterizzato da marciapiedi che si possono facilmente percorrere anche se quello sul lato est, essendo leggermente più stretto, impedisce l'inversione di marcia al disabile su carrozzina. L'unico scivolo che andrebbe adattato è in prossimità dell'ingresso carraio di un'abitazione che ha una forte pendenza. Inoltre i parcheggi a raso dei negozi e della banca sono realizzati a misura e le vetture molto lunghe spesso, parcheggiate male, invadono il marciapiede.

20 – Via Nazionale centro 21 – Piazza della Libertà

L'area del centro è stata recentemente oggetto di riqualificazione con la realizzazione degli attraversamenti in quota, eliminando così i fastidiosi scivoli e gli scalini. In progetto si prevede la realizzazione di un percorso guida per non vedenti a completamento degli interventi eseguiti.

22 – Via della Libertà

È un Viale con notevole pendenza. Le persone anziane e i disabili con accompagnatore, che spesso la utilizzano, la reputano inaccessibile preferendo il trasporto in auto dalla cooperativa sociale al centro. All'incrocio con Via Zozzi, c'è solo la scalinata e non è prevista nessuna rampa che faciliti l'attraversamento.

23 - Via Vittorio Veneto

La via è collegata con un percorso ciclo pedonale da Via Claudia a Via Nazionale. Nel tratto dalla biblioteca a Via Nazionale, il marciapiede del lato nord, a volte, è ostruito dal parcheggio di una vettura privata e dalle fioriere dei negozi. L'attraversamento all'incrocio di Via Nazionale ha una siepe di altezza superiore al metro e 50 cm che impedisce la visuale del pedone nel caso di automobilisti che debbano svoltare su Via

Vittorio Veneto. La siepe andrebbe rimossa o mantenuta ad un'altezza di 50/60cm. La manutenzione del marciapiede del lato nord, dovrà interessare la realizzazione di nuovi scivoli di raccordo nelle intersezioni di Via XXV Aprile e IV Novembre. I bidoni del rsu devono sempre essere collocati nelle posizioni corrette altrimenti ostruiscono il passaggio.

24 – Via XXV Aprile 25 – Via IV Novembre

Dai rilievi eseguiti le vie hanno le stesse caratteristiche, essendo perpendicolari a Via Claudia e in prossimità degli uffici comunali si dovrà prevedere la manutenzione dei marciapiedi esistenti per migliorare le percorribilità.

26 - Piazza E.Ferrari

E' una piazza adibita a parcheggio in prossimità del centro. Sono presenti due posti auto per disabili con pavimentazione in autobloccanti che impediscono la manovra alle carrozzine.

Si dovrà prevedere una pavimentazione consona e il rifacimento della segnaletica. Lungo il percorso del parco, si dovrà realizzare la pavimentazione anche intorno alle panchine e in prossimità delle fontanelle.

27 – Via Matteotti

Non è collegata alla Piazza Enzo Ferrari in un piccolo tratto Nonostante sia in pendenza, la buona pavimentazione ne permette l'accessibilità con accompagnatore.

28 – Via Rimembranze

Via della Rimembranze è una via difficilmente riqualificabile, se non nel tratto dove opera la cooperativa sociale. Non potendosi collegare ad un percorso accessibile rimarrà un Viale da ripensare.

29 – Via Nazionale sud

Su entrambi i lati c'è sia il marciapiede che la pista ciclabile. E' percorribile da persone senza difficoltà motoria. In prossimità di Via Zozi si dovrebbe prevedere l'attraversamento pedonale su Via della Libertà.

30 - Via Zozi

E' una via molto frequentata dagli automobilisti per il collegamento con Gorzano e Torremaina. La Via è stata oggetto di vari interventi per limitare la velocità delle automobili in transito, ma i marciapiedi non sono stati mai riqualificati, sono inadeguati e presentano molti ostacoli su entrambi i lati. Le persone in difficoltà devono scegliere dei percorsi alternativi. Essendo via di transito le dimensioni dei marciapiedi rimarranno minime, unica soluzione è riuscire a razionalizzare i molti ostacoli presenti.

31 – via Agnini

Non è accessibile. Ci sono scalini lungo i marciapiedi e gli accessi pedonali e carrai.

32 - Via Ing. Stradi

Asse principale che collega Piazza Della Libertà a Via Resistenza. E' dotata di pista ciclabile e pedonale. E' facilmente accessibile alle persone su sedia a rotelle anche senza accompagnatore.

33 – Via Marconi

Essendo una Via del centro i marciapiedi sono stretti. Il posto auto per disabili davanti alla scuola materna, dovrà essere riverniciato e i marciapiedi manutentati.

34 – Via Claudia est

Il marciapiede nord in alcuni tratti necessita di manutenzione. Si deve impedire alle vetture di parcheggiarci sopra. I due posti auto vicino all'ingresso della scuola hanno entrambi un ostacolo all'uscita dello spazio di manovra (cestino e segnaletica verticale). Si dovranno eliminare questi ostacoli. Proseguendo verso Pozza all'altezza del civico 19 il marciapiede si interrompe con caditoia per poi proseguire di fronte alle vetrine dei

negozi, l'attraversamento non è raccordato con il marciapiede (civico 13), le canalette in cemento lo rendono pericoloso.

35 – Via Grizzaga

Il percorso in direzione del parcheggio della Ferrari ha marciapiedi accessibili con accompagnatore, ma non eccessivamente larghi.

36 – Parco dei Navigatori

Il percorso all'interno del parco potrebbe essere utilizzato per collegarsi con Via Nazionale, in modo da essere utilizzato come asse est-ovest oggi impedito dalle autovetture per via dell'espansione della Ferrari. La pavimentazione del percorso pedonale all'interno del parco è in calcestruzzo ed è poco illuminata. Si dovrà prevedere un'attenta riprogettazione utile anche come percorso turistico, pari a quella del parco realizzato dietro al museo.

37 – Via Magellano

I pali dell'illuminazione pubblica in un tratto di via Magellano sono stati posizionati al centro del marciapiede e ciò causa disagio e pericolo ai non vedenti.

Parte del tratto est è con alberi che ne impediscono la percorrenza. L'attraversamento all'incrocio con via Vespucci è sbarrato dall'albero sul marciapiede posto esattamente in mezz'isola delle strisce pedonali.

38 – Via Trebbo

Percorrendo il tratto dalla chiesa in direzione nord il percorso pedonale manca di continuità perché si interrompe dall'ingresso dell'oratorio senza nemmeno prevedere le strisce di attraversamento. Lungo il marciapiede est ci sono ostacoli, tipo scalino nell'ingresso pedonale all'abitazione privata e manufatto tecnologico.

39 – Via G da Verazzano

Ha marciapiedi stretti ed è stata segnalata dal questionario una rampa scivolo in cemento da rifare perché molto rovinata. Da Via da Verazzano c'è un percorso pedonale che si collega a Via Gioia. Il transito, a causa dei dissuasori, è interdetto a chi è sulla sedia a rotelle.

40 – Via Gioia

È la via dell'ufficio postale, difficilmente raggiungibile e non appropriatamente segnalato. I marciapiedi dovranno essere oggetto di manutenzione, in cui si dovrà prevedere un miglioramento della segnaletica e della sua percorribilità.

41 – Via M. Polo

Ha marciapiedi con scalini negli accessi pedonali e carrai.

42 – Via Veneto – Piazza Vasco De Gama

All'incrocio tra Via M. Polo e via Veneto è stato realizzato un attraversamento discutibile, perché parte delle strisce pedonali sono poste parallele al marciapiede per poi intersecarsi con l'attraversamento che si interrompe sull'aiuola di piazza Vasco De Gama. Di fatto il pedone deve camminare in mezzo alla strada. Gli edifici della piazza sono tutti sopraelevati.

43 – Via per Vignola

Il tratto da Via Grizzaga direzione Pozza di Maranello è servito sul lato sud da pista ciclabile e sul lato nord da pista pedonale e ciclabile. La difficoltà sta nel passaggio dell'incrocio di Via Claudia e Via Grizzaga e vi Risorgimento. La pendenza delle rampe di accesso ai percorsi rende difficile l'accessibilità anche per chi è accompagnato.

44 – Via del Risorgimento

Il percorso pedonale è caratterizzato da alberature con pavimentazione autobloccante. Le radici rendono sconnesso il percorso. Si consiglia di prevedere una manutenzione accurata per impedire alle radici di rompere completamente tutta la pavimentazione. Il marciapiede lato ovest ha scalini in corrispondenza degli accessi pedonali e carrai.

45 – Via 8 Marzo

Con il nuovo intervento del supermercato e la nuova lottizzazione, via 8 Marzo è accessibile e il marciapiede è ben fatto su entrambi i lati. Si collega fino alla stazione delle autocorriere senza particolari difficoltà. Si potrebbe prevedere una linea guida anche per i non vedenti.

46 – Via Boito

Lungo la via ci sono gli istituti scolastici, ed è una zona molto frequentata. Il percorso pedonale attraversa il parcheggio, nonostante sia con pendenza laterale leggermente accentuata, si riesce a percorrere con carrozzina fino a Via Monti. Si dovrà prevedere un collegamento per proseguire il percorso pedonale in direzioni Via Zozi. Si è potuta rilevare la mancanza di scivoli o rampe nei marciapiedi che dovranno essere eseguiti.

47 – Via E. Morante

I parcheggi per disabili di via Morante sono collocati in una posizione errata, lontano dai percorsi pedonali. Dovrebbero essere messi vicino alla rotonda al confine con via Boito in modo da servire anche le scuole, e/o in prossimità delle abitazioni se l'utenza è prevalente.

48 – Via Tito Speri

Il percorso pedonale corre parallelo al parco collegandosi con via Risorgimento. La pavimentazione in porfido deve essere ripristinata in alcuni tratti migliorando gli scivoli di raccordo con la strada.

49 – Piazza Amendola

Su un lato è completamente accessibile, nel percorso ciclopedonale che si collega con le scuole e il sottopasso di Via 8 Marzo. Sul lato opposto gli edifici hanno un percorso rialzato non continuativo senza l'accesso con rampe.

50 – Via della Resistenza

E' una via quasi totalmente accessibile, in alcuni tratti in cui il marciapiede si raccorda con gli accessi carrai con delle rampe, la percorribilità in quel tratto è pericolosa, visto che la pendenza laterale per chi è in carrozzina è maggiore dell'1%. Si dovranno prevedere delle soluzioni progettuali alternative in modo da migliorarne la percorrenza. Nel tratto in prossimità dell'incrocio con Via Claudia, l'attraversamento pedonale non è raccordato con lo scivolo al marciapiede. La vegetazione delle abitazioni private invade il marciapiede ostruendone il percorso. All'intersezione con Via Stradi, vi è un percorso stretto per accedere al parco. Tale accesso dovrà essere valorizzato non solo con segnaletica, ma anche con un portale o un elemento anche leggero in ferro.

8. FRAZIONI DI MARANELLO - PRINCIPALI OSSERVAZIONI NEI PERCORSI RILEVATI

Il camminare tra le frazioni del comune di Maranello si è rivelato essere una ricca fonte di informazioni e riflessione sul complicato modo di spostarsi e accedere agli spazi pubblici non privi di barriere architettoniche, il cui superamento con i dispositivi di assistenza (carrozzina, bastone, apparecchi uditivi, ecc), non sempre è reso facile ed accettabile. Tra i problemi riscontrati ci sono marciapiedi inclinati che sbilanciano le carrozzine senza la possibilità di compensare con il corpo, salti di quota con scalini che costringono a scegliere dai marciapiedi e proseguire lungo la strada comportando dei rischi. Anche per chi si muove su sedia elettrica non mancano difficoltà visto che il contatto con la pavimentazione è un rapporto tattile tra corpo e terreno, e l'asfalto è dissestato in molti punti specialmente a destra vicino le carreggiate.

Il bastone da passeggio è anche lo strumento di ciò che sentono i miei piedi, in prossimità degli incroci di strade è possibile sentire l'inclinazione della superficie pavimentata (in molti casi non realizzata) i segnali audio degli attraversamenti semaforici. Altra riflessione è stata il paesaggio sonoro della città, i passaggi sonori mentre uno cammina sono il GPS di molte ciechi oltre pratica agli odori le intuizioni di comprensione dell'ambiente fisico e costruito

Risentono della mancanza di accessibilità alla vita quotidiana gli ambienti urbani rilevati, la necessità di una piena consapevolezza di come sono rendono la pianificazione una necessità. Da ciò emerge nella pianificazione urbana, di essere consapevoli della presenza costante di uno spazio più inclusivo per la per gli individui nell'ambiente urbano. Migliorare l'accessibilità dell'ambiente costruito è una rivoluzione.

8.1. BELL'ITALIA

– via Grizzaga

Dal centro di Maranello si arriva nella Frazione di Bell'Italia passando sotto al ponte della Pedemontana in prossimità dei parcheggi della Ferrari. Via Grizzaga è una strada ad alto scorrimento nella fasce orarie degli spostamenti lavorativi, la pedonalità è su entrambi i lati, ma il marciapiede sul lato ovest è continuo mentre sul lato opposto è interrotto in più tratti e si deve camminare sul ciglio stradale. Con gli ultimi interventi dell'amministrazione Comunale è stato realizzato il parco e sono stati sistemati i percorsi pedonali delle aree verdi rendendoli accessibili a tutti, nel parco sono stati installati giochi per bambini diversamente abili.

– via Taruffi

La via in zona artigianale è caratterizzata da parcheggi ai lati e al centro della via. I marciapiedi sono su entrambi i lati con alcuni ostacoli che ne restringono il passaggio come le centraline delle utenze. Gli ingressi carrai in pendenza, in alcuni casi eccessiva creano non poche difficoltà a chi è su carrozzina che deve affrontare una pendenza laterale eccessiva. I parcheggi per disabili sono in quantità minima, ma realizzate con larghezza inferiore ai 3,20 m. e senza la rampa di raccordo con il marciapiede.

– via S. Pellico

Via residenziale d'espansione degli anni '70 con marciapiedi su entrambi i lati non raccordati, non permettono di essere percorsi su sedia a rotelle.

– via Martinella

Si accede direttamente dalla Pedemontana per entrare nella Frazione di Bell'Italia. La via è priva di marciapiedi nonostante le residenze poste tra l'aggregato urbano e la campagna a est.

8.2. POZZA

8.2.1 Crociale

– via Martinella

Asse di collegamento tra via per Vignola e la Pedemontana con il quartiere Crociale e la zona artigianale. Attraversa la Pedemontana per continuare nella frazione di Bell'Italia C'è solo un marciapiede sul lato est, nel tratto tra la pedemontana e e via Piemonte , in corrispondenza dell'incrocio con via Lombardia un piccolo tratto di marciapiede è presente anche sul lato opposto, ma occupato da una campana per la raccolta del vetro. privo di attraversamenti pedonali e parcheggi se non quelli esclusivi privati.

– via Lazio

I marciapiedi sono privi di scivoli di raccordo negli attraversamenti con le vie laterali e in corrispondenza dei passaggi carrai, non c'è nessun attraversamento pedonale e nessun parcheggio riservato a disabili. La pavimentazione del marciapiede è in lastre di porfido "palladiana".

– via Piemonte

Marciapiedi con dislivelli superabili con accompagnatore, di larghezza minima e pavimentazione in lastre di porfido.

– via Lombardia

Via prevalentemente residenziale con marciapiedi in lastre di porfido da un lato e in asfalto sul lato opposto. Gli scivoli di raccordo nei dislivelli in corrispondenza degli accessi sono presenti, in un caso in prossimità dell'incrocio con via Fonda civico 19-21 sono superabili con accompagnatore. Mancano attraversamenti pedonali e continuità marciapiede lato sud per accedere a via Fonda-via per Vignola. Non ci sono parcheggi per disabili.

– via Fonda

Il marciapiede è stato realizzato solo in prossimità delle abitazioni, manca in molti caso continuità di percorrenza. La via è priva di attraversamenti e parcheggi riservati ai disabili.

8.2.2 Pozza

– via Vandelli Sud

Nel primo tratto tra via per Vignola e via Nicchio i marciapiedi sono discontinui su entrambi i lati e di difficile percorribilità anche con accompagnatore a causa della scarsa manutenzione, nel tratto successivo è stato realizzato un ampio marciapiede in autobloccati e attraversamenti con dosso all'uscita delle scuole ben illuminati. Lungo la via non ci sono parcheggi per disabili, collocati nell'ingresso secondario da via Ponchielli.

– via Vandelli Nord

Tratto di strada utilizzato prevalentemente per collegare il centro di Pozza con le residenze a nord verso la campagna. La strada non è accessibile anche per chi è con accompagnatore sia i marciapiedi sia gli attraversamenti sono da ripensare in un ottica di continuità della mobilità pedonale lungo via Vandelli

– via Mascagni

Via residenziale della zona nord di Pozza, collegata con il centro con percorsi pedonali stretti e con molti ostacoli e difficoltà a causa della assenza di edifici d'interesse pubblico, questo costringe i residenti a frequenti spostamenti in auto

– via Rossini

Via e piazza Rossini sono con marciapiedi in lastre di porfido con dislivelli non raccordati negli accessi carri e lungo il percorso verso via per Vignola. L'intero quartiere presenta difficoltà per tutte le persone con disabilità.

– via Bellini

I marciapiedi sono con scalini e non hanno scivoli e rampe di raccordo. Non sono presenti attraversamenti pedonali e posti auto per disabili.

– via Vignola Ovest

Nel tratto fronte piazza Toscanini sul lato sud manca il marciapiede. Non sono accessibili i negozi fronte chiesa e la ferramenta per mancanza di scivoli e rampe con pendenze adeguate. L'impianto semaforico è dotato di pulsantiera di chiamata ma non facilmente riconoscibili e collocate non sulla palo semaforico.

– Piazza Toscanini

La piazza è priva di marciapiede perimetrale e di percorso protetto per pedoni se non quello centrale ovale nel quale non vengono segnalate a terra le uscite e gli attraversamenti pedonali.

– via Obici

E' un quartiere realizzato recentemente, con ampie zone verdi a protezione dei percorsi ciclo pedonali. I percorsi non hanno ostacoli ne scalini, sono ben raccordati e si distribuiscono con continuità nel comparto. La collocazione degli attraversamenti e dei posti auto per disabili sono pensati correttamente, peccato che non sia stato fatto nulla per i non vedenti.

– via Fermi

E' un quartiere realizzato recentemente, con ampie zone verdi a protezione dei percorsi ciclo pedonali. I percorsi non hanno ostacoli ne scalini, sono ben raccordati e si distribuiscono con continuità nel comparto. La collocazione degli attraversamenti e dei posti auto per disabili sono pensati correttamente, peccato che non sia stato fatto nulla per i non vedenti.

– via Mameli

Il marciapiede sul lato est ha alberi che ne restringono il passaggio con grigliati autobloccanti fino all'altezza dell'incrocio per piazza Toscanini. La pavimentazione è in porfido. Nel tratto sud non ci sono nè parcheggi né attraversamenti.

– via Verdi

La via è priva di marciapiede per il tratto da via per Vignola a Via Puccini. Il marciapiede ha alberature e restringe il percorso senza ostacolarlo eccessivamente.

– via Nicchio

La via è una trasversale di via Vandelli, collega la parte est di Pozza per terminare parallela alla Nuova via Estense SS12. Nel tratto parallelo all'Estense ha un solo marciapiede verso ovest con un unico ostacolo circa a metà di un manufatto di distribuzione di rete. All'altezza del campo sportivo i bidoni dell'RSU non sono sempre posizionati correttamente ostacolando il passaggio pedonale.

– via Ponchielli

La via ha una pavimentazione in lastre di porfido con raccordi accentuati che non permettono un graduale superamento del dislivello. La piazza è ben organizzata sia i marciapiedi sia i posti auto sono stati realizzati correttamente. Gli attraversamenti sono sicuri e con buona visibilità.

– via Vignola Est

Il tratto comprende dal semaforo del centro di Pozza fino all'uscita del centro abitato direzione Maranello. All'altezza di via Obici la pavimentazione è stata rialzata in modo da creare un dosso di rallentamento, l'attraversamento pedonale è stato collocato nell'incrocio di via Torino senza proseguire con un marciapiede o percorso pedonale. l'altro attraversamento è regolato dal semaforo . Sul lato nord c'è la pista ciclo pedonale che prosegue in direzione Maranello.

– via Manzoni

Via residenziale di quartiere nel primo tratto in prossimità di via Milano gli autobloccanti drenanti degli alberi impediscono il passaggio alle carrozzine, a circa metà della via i bidoni dell'RSU restringono il passaggio del marciapiede su un lato.

– via Milano

Collega il parco urbano con il quartiere residenziale, su entrambi i lati il marciapiede su quello ovest recentemente sistemato gli autobloccanti collocati intorno agli alberi impediscono il passaggio con carrozzina anche se sono stati adeguatamente riempiti di ghiaietto ben livellato.

– via Palermo

Via Palermo la collocazione degli alberi sul marciapiede impedisce il passaggio alle carrozzine. Il parcheggio per disabili in piazza Bologna è utile ma l'accessibilità ai negozi e agli esercizi commerciali non è possibile visti i piani rialzati della palazzina e la mancanza di rampe.

– via Menotti

Dal lato sud gli alberi restringono il marciapiede e le griglie in autobloccanti impediscono il passaggio alle carrozzine. Gli attraversamenti pedonali sono raccordati al marciapiede, non ci sono posti auto per disabili.

– via Roma - via Torino

Marciapiedi stretti con pavimentazione in porfido realizzata nel periodo delle residenze anni 70-80.

– via Gramsci

In tutto il quartiere gli alberi sono stati piantumati sul marciapiede e ne limitano la larghezza di passaggio, inoltre sono state realizzate le griglie in autobloccante drenante intorno al fusto che rende impossibile il passaggio con carrozzina.

– via Venezia

I parcheggi di fronte al parco sono privi di segnaletica, manca il posto auto per disabili. I marciapiedi sono alberati come in tutto il quartiere, quello sul lato nord anche se di recente realizzazione non è accessibile su carrozzini a causa del grigliato autobloccante posto intorno agli alberi. Il parco ha percorsi con lastre in cemento, le zone con tavoli e panchine non hanno pavimentazione, l'area giochi non ha giochi per disabili la pavimentazione è di tipo antitrauma.

8.3. GORZANO

– via Zozi Ovest

Via Zozi Ovest è in leggera pendenza nel tratto tra via Zozi nord fino a via Adige oltre in direzione SS12 la pendenza risulta eccessiva anche per chi è accompagnato. I marciapiedi su entrambi i lati sono sconnessi e senza raccordi e/o scivoli, inoltre sono stretti sul lato nord.

– via Zozi nord/via Taro

La via ha una pista ciclo pedonale molto frequentata, collega Maranello a Gorzano

- via Vandelli sud/fondo Val Tiepido

Tratto che collega il centro di Gorzano alla Nuova Estense in Direzione sud. Non ha un marciiede che continuo su un lato, nei tratti mancanti bisogna attraversare.

- via Vandelli nord

Mancanza di continuità del marciiede, salti di quota e interruzioni. Nessun posto auto per disabile all'ingresso della scuola. Attraversamenti sicuri con dossi.

- via Po – via Ticino

Attraversa il centro abitato di Gorzano da est - ovest segue l'andamento orografico, la pendenza è tale da non essere accessibile anche per chi si aiuta di accompagnatore.

- via Adda

Via di tipo residenziale con marciiedi stretti il condominio in piazza Tiepido è privo di posti auto per disabili così come in tutta la via. No attraversamenti, scarsa segnaletica.

- via Secchia

Marciiedi stretti con alberature, sconnessioni e salti di quota.

- via Vandelli est

La via collega Gorzano a Torre Maina sull'incrocio semaforico della Nuova Estense SS12. E' molto utilizzata da pedoni per raggiungere la pista ciclo pedonale a lato del torrente Tiepido, ma si è costretti a percorrerne un tratto senza marciiede con un passaggio stretto anche per le auto in doppio senso di marcia.

- Piazza Centrale

Un solo posto auto per disabili con mancanza di percorsi sicuri per pedoni.

- via Isonzo

C'è solo un parcheggio per disabili e il marciiede a lato sud ha solo due scivoli di raccordo con la carreggiata uno a inizio percorso uno alla fine, pertanto è impossibile scendere in prossimità degli accessi ai condomini o al parco. C'è solo un attraversamento pedonale vicino all'incrocio con via Taro.

8.4. TORRE MAINA

- SP 41 Puianello

Mancanza di Marciiede nel tratto dal Cimitero alla Chiesa

- via Fratelli Cervi

Strada residenziale con marciiede di larghezza adeguata ma di pendenza eccessiva.

- via Vandelli - SP 41

Centro di Torre Maina, mancanza di marciiede perimetrale e di collegamento con la Nuova Estense

- via Don Minzoni

Mancanza di marciiede nel primo tratto, pendenza eccessiva, nel tratto in cui è stato realizzato non c'è spazio di passaggio nemmeno per i pedoni a causa degli alberi piantati al centro della larghezza del marciiede e dalla larghezza ridotta.

- via Vandelli

Via residenziale chiusa a ferro di cavallo con posti auto per disabili in numero eccessivo e inutili per mancanza di accessibilità alle residenze o al centro del paese.



- via Fornarini

Via residenziale con marciapiede stretto, ma senza scalini o salti di quota. L' eccessiva pendenza della strada rende inaccessibile il passaggio anche per chi è con accompagnatore. Mancanza di attraversamento pedonale in prossimità della Nuova Estense.

15. SAN VENANZIO

- Piazza Centrale

La SP3 non ha un marciapiede di dimensioni adeguate e continuo a lato del centro abitato.

- via Abetone nord

Il Cimitero non è collegato con marciapiede al centro della Frazione, lungo la strada provinciale SP3

- via dei Fiori

Via all'interno di nuova lottizzazione realizzata con marciapiedi di larghezza insufficiente e mancanza di parcheggi disabili nei posti auto al centro della via. Unco posto auto per disabili è in Via Gigli. Alcuni attraversamenti sono stati previsti in zone non particolarmente corrette. Pendenze eccessive da percorrere anche con accompagnatore.

9. PERCORSI GUIDA PER NON VEDENTI

Nei rilievi si è potuto osservare che nel Comune di Maranello come nella maggioranza dei Comuni del distretto c'è la carenza di percorsi guida per i non vedenti. Oltre alla necessità di intervento sulle barriere fisiche si propone in fase progettuale un percorso installato sulla pavimentazione esistente con segnali tattili contenente i codici necessari ai non vedenti per "l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo", così come stabilito dall'Art. 1.2 lettera c) del D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503 e identificati dalla Commissione di studio per le barriere architettoniche presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei sei codici fondamentali: Rettilineo, Arresto/Pericolo, Pericolo valicabile, Attenzione/Servizio, Incrocio e Svolta a 90° (Parere del 18 luglio 2012).

Il percorso in progetto si prevede di eseguirlo per stralci in modo che possa essere ampliato fino al Museo E. Ferrari in modo da collegare i luoghi del centro di Maranello.

Saranno dotati di percorsi guida gli attraversamenti pedonali e le fermate dei mezzi pubblici, delle aree in prossimità di Piazza della Libertà gli scivoli o rampe di raccordo, ora assenti della necessaria segnalazione tattile di "Pericolo valicabile", costituiscono una grave insidia per l'incolumità dei disabili visivi, i quali possono venirsi a trovare, senza accorgersene, nella carreggiata stradale. Mappe tattili in rilievo guideranno il non vedente fino alle possibili destinazioni.

9. LE PRIORITÀ

- Via dei Navigatori
E' un asse trasversale in cui si valorizzerà la percorribilità ciclo pedonale in modo da raggiungere agevolmente anche dal centro la stazione degli autobus. Il percorso attraverserà anche il parco per collegarsi a quello già esistente di via S.G. Evangelista.
- Via Trebbo
Dai sopralluoghi di rilievo e dai molti intervistati è una via con ostacoli e discontinuità, Si interverrà per renderla totalmente percorribile alle persone con disabilità fisica e puntualmente inserendo un percorso per non vedenti nelle rampe del marciapiede in prossimità della rotonda con via Claudia.
- Interventi nei parchi pubblici
Parco Due
Parco di Pozza di Maranello
Interventi previsti potenziamento dell'Illuminazione, installazione di nuovi giochi anche per bambini disabili e sistemazione delle pavimentazioni sconnesse.
- Via Tito Speri
Miglioramento del raccordo ciclo pedonale con il semaforo pedonale diminuendone la pendenza.
- Scuola Stradi
Continuità del pedonale su via dei Monti
Marciapiede viale Boito intervento sulle rampe del marciapiede
- Via Claudia Ovest
In prossimità degli incroci delle vie lato nord per migliorarne la continuità.
- Parco Ferrari
Parcheggi Disabili rifacimento della pavimentazione con materiali adeguati
- Area Pic Nic di Torre Maina
Tavoli e arredi utilizzabili anche da persone disabili.



- Maranello Vecchio
Marciapiede

- POZZA

Completamento tratto ciclo pedonale di via Vandelli sud

Realizzazione di marciapiede pedonale sull'incrocio di via Vandelli con la Via per Vignola

- GORZANO

Realizzazione di marciapiede con larghezze adeguate via Vandelli est e senso unico direzione Maranello.

Realizzazione di nuovo marciapiede lungo via Vandelli nord fino a via da Gorzano

- TORRE MAINA

Realizzazione di marciapiede da SS12 Nuova Estense a chiesa Parrocchiale di Torre Maina

Realizzazione di marciapiede dal Cimitero alla Chiesa Parrocchiale.

- SAN VENANZIO

Valorizzazione percorso pedonale da Via dei Fiori alla Chiesa San Venanzio con passaggio aperto

Realizzazione marciapiede continuo lungo via Giardini

Rendere accessibile l'accesso al percorso pedonale da via dei Fiori alla Chiesa nelle ore diurne



11. CONCLUSIONI

Le risorse per eseguire i lavori sono sempre limitate e spesso insufficienti per far fronte ai molti errori del passato, si sta maturando la consapevolezza che le azioni e i progetti di riqualificazione e rigenerazione urbana siano l'opportunità per intervenire anche eliminando le barriere architettoniche incidendo sulla qualità della vita degli abitanti e sul loro senso di appartenenza, contribuendo a una maggiore coesione sociale.

Maranello, dopo anni di un'espansione disordinata, guarda al futuro attenta alle fragilità collettive e alle minoranze con il Piano dell'Accessibilità Urbana che non è solo uno strumento che fotografa lo stato dei luoghi, ma è una azione per tessere percorsi accessibili a sostegno di chiunque viva lo spazio urbano come luogo sociale nell'ottica di scommettere sulla relazione positiva e virtuosa che si può instaurare da tale Piano per programmare risorse da destinare all'eliminazione delle barriere architettoniche in ambito urbano e non solo.