

Comune San Vito Romano



P.E.B.A.

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

EDIFICI SCOLATICI

Arch. Agostina Mancini

ELENCO CODICI PER STRUTTURA - CODICE ES00

Sommario

ELENCO CODICI PER STRUTTURA - CODICE ES001

ES01 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE EDILIZIA SCOLASTICA2

Scuola dell’infanzia, Scuola Primaria e Scuola Secondaria di I grado2

COMUNE DI SAN VITO ROMANO
Protocollo Arrivo N. 9012/2025 del 19-12-2025
Allegato 2 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

SCHEDE SINTETICHE EDIFICIO SCOLASTICO

ES01 SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE EDILIZIA SCOLASTICA

Scuola dell'infanzia, Scuola Primaria e Scuola Secondaria di I grado

A INDIVIDUAZIONE DELL'IMMOBILE

Immobile: Scuola dell'infanzia Scuola primaria e Scuola secondaria di I grado
Istituto Comprensivo "Giuseppe Garibaldi" - Genazzano

Situato in: Via Trento e Trieste, 30/32

Data del rilievo: Ottobre 2025

Inquadramento urbano



Foto



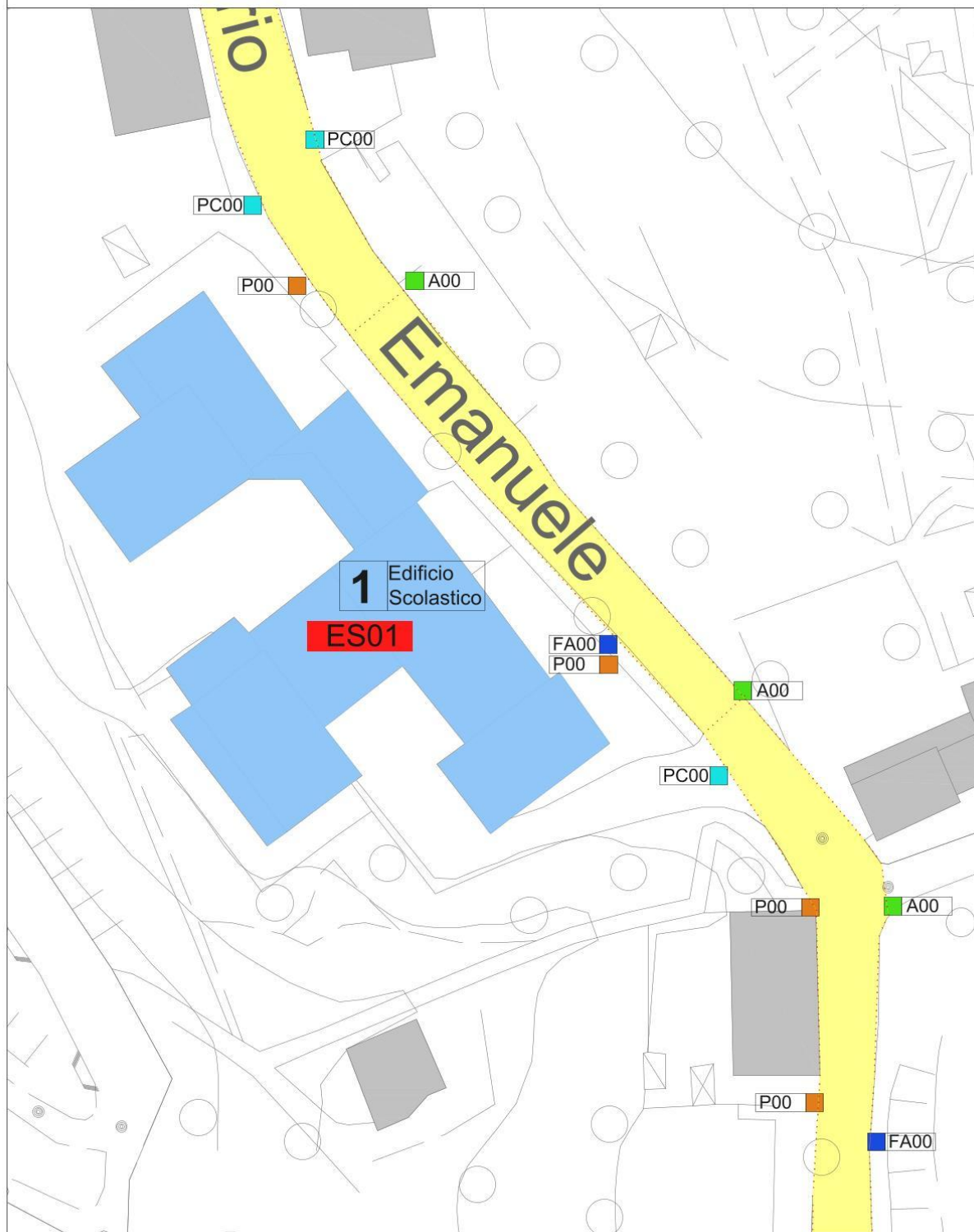
Mappa individuazione criticità

01

Scuola dell'infanzia e Scuola primaria I e II grado
 Istituto Comprensivo Giuseppe Garibaldi Genazzano

LEGENDA:

ES01	Edificio Scolastico	PC00	Passo Carrabile	PA00	Posto Auto
A00	Attraversamento	P00	Pavimentazione	FA00	Fermata Autobus



B SINTESI: ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI GIUDIZIO			
	SI	NO	SPECIFICHE
B.1 Accessibilità percorsi esterni al perimetro	X		
B.1.1. Presenza posti auto riservati		X	
B.1.2. Presenza di almeno 1 percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso del perimetro	X		ingresso superiore via dei Martiri tramite rampa
B.2 Orientamento esterno al perimetro		X	
B.2.1. Presenza di segnaletica	X		Solo da un lato della strada e poco visibile
B.2.2. Ausili per la mobilità autonoma dei disabili della vista		X	
B.3 Accessibilità percorso interno al perimetro (esterno all'edificio)	X		
B.3.1. Presenza di almeno 1 percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso dell'edificio	X		
B.3.2. Accessibilità zona attrezzata esterna all'edificio (Parco giochi e percorsi in giardino)	X		
B.4 Orientamento nell'edificio		X	
B.4.1. Presenza di segnaletica		X	Solo da un lato della strada e poco visibile
B.4.2. Ausili per la mobilità autonoma dei disabili della vista		X	
B.5 Sicurezza e vie d'esodo	X		Rampa con Pendenza superiore all'8% all'ingresso carrabile
B.6 Accessibilità Piano Terreno	X		
B.6.1. Ingresso accessibile	X		ingresso superiore via dei Martiri tramite rampa
B.6.2. Accessibilità dei percorsi principali	X		
B.6.3. Presenza di un servizio igienico attrezzato	X		
B.7 Presenza di ascensore	X		
B.8 Accessibilità Piano Interrato Non esiste X			
B.8.1. Possibilità di raggiungere agevolmente il piano			
B.8.2. Accessibilità dei percorsi principali			
B.8.3. Presenza di un servizio igienico attrezzato			
B.9 Accessibilità Piano Primo Non esiste			
B.9.1. Possibilità di raggiungere agevolmente il piano	X		
B.9.2. Accessibilità dei percorsi principali	X		
B.9.3. Presenza di un servizio igienico attrezzato	X		
B.10 Accessibilità Piano Secondo Non esiste			
B.10.1. Possibilità di raggiungere agevolmente il piano	X		
B.10.2. Accessibilità dei percorsi principali	X		
B.10.3. Presenza di un servizio igienico attrezzato	X		

C PRINCIPALI CRITICITA' RISCONTRATE			
	SI	NO	SPECIFICHE
C.1 Tratto di percorso da posto auto per disabili ad ingresso		X	
Il percorso da posto auto riservato a persona munita di contrassegno disabili è presente Pavimentazioni/fondo dell'ingresso con sconnessioni		X	Non è presente su strada
	X		marciapiede via Trento e Trieste lato edificio scolastico poco fruibile causa alberature e radici infestanti
C.2 Rampa inclinata	X		
Presente solo dall'ingresso superiore			
C.3 Rampa di scale	X		
C.3.1. alternativa a rampa inclinata	X		
C.3.2. senza elementi di differenziazione cromatica e tattilo plantare all'inizio e alla fine	X		
C.3.3. gradini non hanno elementi antiscivolo			
C.4 Orientamento nell'edificio		X	
B.4.1. Presenza di segnaletica		X	Solo da un lato della strada
B.4.2. Ausili per la mobilità autonoma dei disabili della vista		X	

ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DELL'EDIFICIO	
L'edificio presenta un livello di accessibilità discreto, con alcuni elementi conformi ai requisiti minimi ma anche diverse criticità che compromettono la fruizione autonoma da parte di persone con disabilità motoria e sensoriale. L'accesso principale è garantito tramite rampa, tuttavia la pendenza rende difficoltoso l'ingresso, necessari piani di sosta e stalli. I percorsi esterni e interni risultano solo parzialmente accessibili e l'orientamento per disabili visivi non è adeguatamente supportato dalla segnaletica. All'esterno non sono presenti posti auto riservati, elemento che ostacola l'accesso autonomo; tuttavia, il piazzale interno offre spazio sufficiente all'uso. La fruibilità complessiva può essere migliorata con interventi mirati e concentrati sulle principali barriere presenti.	
Buona presenza di caratteristiche di accessibilità	
Discreta presenza di caratteristiche di accessibilità	X
Carente/assente presenza di caratteristiche di accessibilità	

INDICAZIONI D'INTERVENTO
• Installazione di segnaletica interna ed esterna ad alta leggibilità e supporti tattili per l'orientamento degli utenti con disabilità visiva. • Regolazione e messa in sicurezza delle vie di esodo con adeguamento delle pendenze e miglioramento della fruibilità per utenti con mobilità ridotta. • Inserimento di posti auto riservati per persone con disabilità nelle vicinanze dell'edificio

Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A03 	Via Trento e Trieste Lato fronte edificio scolastico Posizione: 41.8777803, 12.980347,	1. Marciapiede e percorsi pedonali - Assenza di rampe di raccordo: l'attraversamento presenta complanarità solo su uno dei lati, mentre dall'altro lato non è garantita la stessa continuità altimetrica - Presenza di ostacoli fissi immediatamente a ridosso dell'attraversamento, come palo segnaletico e parapedonali, che compromettono gli spazi necessari alla rotazione o all'accodamento di una carrozzina. 2. Geometria e fruibilità dell'attraversamento - Attraversamento non complanare: non è assicurata la continuità altimetrica tra marciapiede e carreggiata. - Assenza di isola salvagente o spazio intermedio di sicurezza, nonostante la larghezza della strada sia significativa. - Assenza di allargamenti o aree di attesa protette prima dell'attraversamento. - La pendenza laterale del tratto stradale e della rampa del passo carrabile laterale può interferire con la sicurezza dei pedoni in fase di immissione sull'attraversamento. 3. Segnaletica verticale e orizzontale - Segnaletica verticale collocata in posizione non ottimale, in alcuni punti troppo vicina a ostacoli (albero, muro) e fuori dalla zona di attenzione del pedone. - Strisce pedonali prive di segnaletica integrativa (pannelli luminosi, lampeggianti, segnaletica di preavviso), necessaria su strade a scorrimento. - Segnaletica orizzontale usurata in alcuni tratti, con perdita di contrasto rispetto al manto stradale. - Assenza di dispositivo tattile plantare (loges/vettori) obbligatorio nelle zone di attraversamento accessibili per persone cieche o ipovedenti. 4. Sicurezza e progettualità urbana - Attraversamento non protetto: non sono presenti elementi di rallentamento veicolare, né soluzioni di moderazione del traffico - Visibilità laterale ridotta in alcuni punti per la presenza di un albero che interferisce con la segnaletica verticale. - Attraversamento collocato in un tratto stradale rettilineo e ampio, dove la velocità dei veicoli tende ad aumentare, senza misure di compensazione progettuale. - Assenza di illuminazione dedicata per evidenziare la zona dell'attraversamento nelle ore serali.

Proposte d'intervento

- Realizzazione di rampe raccordate su entrambi i lati dell'attraversamento per garantire accesso a persone con ridotta mobilità.
- Inserimento di pavimentazione tattile di avviso e direzione per utenti con disabilità visiva.
- Rifacimento e regolarizzazione della pavimentazione pedonale adiacente per eliminare buche, dislivelli e superfici sconnesse.
- Ampliamento dello spazio pedonale laterale per garantire una zona sicura di attesa e immissione.
- Installazione di protezioni parapedonali o dissuasori per separare il flusso veicolare dal punto di attraversamento.
- Ripristino della segnaletica orizzontale dell'attraversamento con maggiore contrasto e materiale ad alta riflettanza.
- Potenziamento della segnaletica verticale, includendo pannelli integrativi e luce lampeggiante di preavviso.
- Introduzione di misure di moderazione della velocità in prossimità dell'attraversamento (es. platea rialzata o restringimento ottico).

Documentazione fotografica



Attraversamento pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
A04 	Via Trento e Trieste Lato fronte edificio scolastico Posizione: 41.8783637, 12.9799802,	1. Marciapiede e percorsi pedonali - Assenza totale di rampe di raccordo: il cordolo non è smussato e non esiste continuità altimetrica tra marciapiede e carreggiata, impedendo l'accessibilità per persone con mobilità ridotta o ausili. - Larghezza del marciapiede limitata, condizionata dalla presenza del muro perimetrale, della segnaletica e dei dissuasori metallici che riducono la larghezza utile. - Percorso pedonale privo di un'area di attesa conforme: non è presente uno spazio libero e piano adeguato alla manovra e alla sosta di una carrozzina prima dell'attraversamento. - Ostacoli verticali immediatamente adiacenti (alberi, dissuasori, segnaletica) che interferiscono con lo spazio minimo libero richiesto per l'utenza con disabilità. 2. Geometria e fruibilità dell'attraversamento - Attraversamento non complanare su entrambi i lati, in quanto il cordolo rappresenta un dislivello netto. - Assenza di rampe simmetriche obbligatorie per rendere i due fronti dell'attraversamento equivalenti e accessibili. - Assenza di platea o zona rialzata che possa ridurre la velocità dei veicoli in avvicinamento. - Carreggiata di ampiezza significativa senza isole salvagente o zone intermedie di sicurezza. 3. Segnaletica verticale e orizzontale - Segnaletica verticale presente solo su uno dei lati, non ripetuta in modo simmetrico o in posizione frontale ottimale rispetto al senso di marcia. - Segnaletica verticale parzialmente schermata dalla presenza di alberature. - Assenza di dispositivi luminosi o segnaletica integrativa utili a richiamare l'attenzione dei veicoli in tratti rettilinei. - Strisce pedonali correttamente presenti, ma senza integrazione con dispositivi tattili e senza raccordo con il marciapiede. 4. Accessibilità sensoriale - Assenza di percorsi tattili LOGES prima dell'attraversamento, sia di direzione sia di arresto, fondamentali per l'orientamento di persone cieche o ipovedenti. - Assenza di segnaletica acustica o di indicatori percepibili da utenti con disabilità sensoriale. 5. Sicurezza generale - Attraversamento posizionato in un tratto rettilineo con potenziale velocità elevata dei veicoli e senza misure progettuali destinate alla moderazione del traffico. - Presenza di parcheggi adiacenti che possono ridurre la visibilità laterale del pedone in fase di immissione sull'attraversamento. - Alberature vicine alla carreggiata che interferiscono con la visibilità della segnaletica.

Proposte d'intervento

- Realizzare rampe a norma su entrambi i lati dell'attraversamento con raccordi morbidi e pendenze conformi.
- Adeguare e integrare la segnaletica orizzontale con strisce ad alta visibilità e materiale antiscivolo.
- Migliorare la segnaletica verticale aggiungendo pannelli ripetuti e sistemi luminosi di preavviso.
- Installare percorsi tattili di avviso e direzione per l'orientamento delle persone con disabilità visiva.
- Ripristinare e regolarizzare il piano di calpestio in prossimità dell'attraversamento eliminando buche e disconnessioni.
- Prevedere isola salvagente o restringimento ottico della carreggiata per rallentare i veicoli nei pressi dell'attraversamento.
- Riorganizzare gli spazi laterali eliminando ostacoli fissi e ampliando il marciapiede nei punti critici.

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA03 	Via Sisto Jella Posizione: 41.8775087 12.9807065	1. Marciapiede e percorsi pedonali · Larghezza del marciapiede insufficiente a garantire il transito in sicurezza e la manovra di utenti con disabilità motoria, soprattutto in presenza di ausili (carrozzina, deambulatore). · Larghezza utile ulteriormente ridotta dalla presenza del muro perimetrale sul lato interno e della sede stradale sul lato esterno, senza possibilità di scarto laterale o aree di rifugio. · Assenza di un'area di attesa conforme, con superficie piana e spazio libero adeguato per la sosta di almeno una carrozzina. 2. Fermata e infrastrutture · Mancanza di banchina rialzata, elemento essenziale per garantire l'accesso agevolato ai mezzi del TPL e il rispetto della normativa sull'accessibilità delle fermate. · Assenza totale di elementi di arredo correlati alla funzione della fermata (seduta, riparo, area di sosta dedicata e accessibile). · Posizionamento della palina non ergonomico, collocato troppo vicino al limite del percorso e in corrispondenza di un tratto stretto del marciapiede. 3. Segnaletica e accessibilità informativa · Pannello informativo collocato ad altezza elevata, non fruibile per utenti con ridotta capacità visiva e non leggibile in prossimità per utenti in carrozzina. · Caratteri di dimensioni non adeguate agli standard di leggibilità richiesti per la comunicazione accessibile. · Assenza di supporti informativi accessibili (indicatori tattili, mappe semplificate, QR-code a portata di tutti gli utenti). 4. Progettualità e conformità tecnica · Fermata non strutturata tecnicamente secondo i requisiti minimi previsti dalle Linee Guida per l'accessibilità delle infrastrutture del TPL (area di attesa, spazio di accosto, banchina, percorsi). · Assenza di una zona di accosto del mezzo adeguatamente definita, utile a garantire la corretta fermata dell'autobus e la riduzione del gap tra marciapiede e veicolo.
Proposte d'intervento		
• Realizzare banchina piana e piattaforma rialzata per l'accesso ai mezzi. • Installare elementi di protezione pedonale lato carreggiata. • Integrare percorsi tattili e rampe conformi per utenti con disabilità. • Riorganizzare la segnaletica, garantendo leggibilità e posizione accessibile. • Eliminare ostacoli fissi e vegetazione che riduce lo spazio fruibile		

Documentazione fotografica



Fermata Autobus		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
FA04 	Via Trento e Trieste Lato fronte edificio scolastico Posizione: 41.8777202, 12.9804765,	1. Marciapiede e percorsi pedonali · Larghezza del marciapiede insufficiente per il transito e la manovra di persone con disabilità motoria. · Presenza di alberi in asse al percorso che riducono la larghezza utile e ostacolano il passaggio. · Superficie irregolare con crepe, avvallamenti e muschio che aumentano il rischio di inciampo e scivolamento. · Assenza di uno spazio piano e libero idoneo alla sosta in sicurezza degli utenti in attesa. 2. Fermata e infrastrutture di attesa · Posizionamento del palo della fermata in un punto che costituisce ostacolo fisso nel percorso pedonale. · Assenza di una banchina o piattaforma rialzata per facilitare salita e discesa dal mezzo. · Mancanza di area di attesa conforme, priva di ostacoli e con superficie adeguata. 3. Segnaletica e accessibilità informativa · Segnaletica collocata a un'altezza eccessiva che limita la leggibilità per utenti con disabilità visiva. · Testi con dimensioni ridotte, non adeguati ai requisiti di leggibilità. · Assenza di elementi tattili, indicatori di orientamento o supporti informativi accessibili a utenti con disabilità sensoriali.
Proposte d'intervento		
• Riposizionamento della fermata • Spostamento della fermata in un tratto di via dove sia presente (o realizzabile) un marciapiede con larghezza $\geq 1,50$ m e area di attesa pianeggiante. • Realizzazione di piazzola dedicata arretrata • Se esistono aree disponibili, realizzazione di una piccola piazzola laterale con muro di sostegno/banchina a sbalzo e collegamento tramite breve percorso pedonale protetto. • Soppressione della fermata non adeguabile • Qualora non sia tecnicamente possibile né il riposizionamento né la piazzola, soppressione della fermata e riorganizzazione del servizio garantendo una fermata accessibile alternativa entro circa 150–200 m.		
Documentazione fotografica		



Percorso Pedonale		
Codice	Indirizzo - Posizione	Criticità
P11 P12 	Via Trento e Trieste Percorso pedonale in prossimità della fermata dell'autobus adiacente all'edificio scolastico Posizione: 41.878052, 12.980047	Percorso pedonale lungo via (tratto con alberature) 1. Larghezza utile del percorso - Larghezza insufficiente del percorso pedonale: lo spazio tra cordolo stradale e recinzione/muro è limitato e non permette il transito in sicurezza di una persona con ausili alla mobilità. - Larghezza ulteriormente ridotta dalla presenza degli alberi radicati entro lo spazio pedonale, che occupano una parte significativa della larghezza utile. 2. Ostacoli fissi all'interno del percorso - Presenza di alberi allineati direttamente sul camminamento, che configurano barriere puntuali e seriali lungo il percorso. - Presenza della recinzione del complesso adiacente sul lato interno, che elimina ogni possibilità di scarto laterale. - Spazio residuo di passaggio insufficiente a garantire percorribilità per utenti con carrozzina o passeggino. 3. Continuità e sicurezza del percorso - Percorso non protetto dal traffico veicolare: non essendoci marciapiede in quota, cordoli o elementi separatori adeguati, il pedone cammina a livello carreggiata o su un bordo troppo stretto. - Assenza di barriere parapetonali continue, utili per impedire l'invasione accidentale della carreggiata. - Assenza di allargamenti o nicchie di rifugio che consentano al pedone di sostare o cedere il passo in sicurezza. 4. Superficie e accessibilità - Superficie irregolare e non definita come marciapiede, priva di pavimentazione adeguata e di un bordo percepibile. - Assenza di profili tattili o indicatori di percorso per utenti con disabilità visiva. - Presenza di radici e rigonfiamenti in prossimità degli alberi, che possono compromettere la stabilità del camminamento. 5. Visibilità e segnaletica - Segnaletica verticale presente ma non sufficiente a indicare la presenza di pedoni lungo il tratto. - Mancanza di segnalazioni specifiche per indicare la presenza di percorso pedonale promiscuo o critico, specialmente in un tratto

		con andamento rettilineo e velocità veicolare potenzialmente elevata.
Proposte d'intervento		
• Valutare lo spostamento del percorso pedonale sul lato opposto della strada, ove la sezione è più ampia e meno compromessa. • Istituire un percorso pedonale protetto alternativo, mediante segnaletica verticale/orizzontale che indirizzi i pedoni verso il lato più sicuro. • Migliorare la sicurezza veicolare con rallentatori ottici, segnaletica di attenzione “presenza pedoni”, illuminazione potenziata. • Installare barriera parapedonale metallica a protezione del margine, anche senza percorso, per impedire l'uso improprio dell'area come camminamento. • Riprogrammare la fermata autobus/attraversamento in posizione più idonea, dotata di spazio adeguato. • Intervento minimo di pulizia e regolarizzazione del bordo stradale, per ridurre condizioni di rischio e migliorare la visibilità.		
Documentazione fotografica		
 		