



CITTÀ DI TORINO

INTERPELLANZA: "ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PRESSO L'INCROCIO TRA VIA LEONARDO DA VINCI E VIA LUDOVICO MURATORI: UN OSTACOLO PER LE PERSONE IN CARROZZINA" PRESENTATA DAL CONSIGLIERE MAGLIANO IN DATA 9 FEBBRAIO 2017.

Il sottoscritto Consigliere Comunale,

PREMESSO CHE

- ad aprile 2016, su segnalazione di alcuni cittadini con disabilità motoria, è stato effettuato un sopralluogo dalla CPD - Consulta per le Persone in Difficoltà - nella zona dell'incrocio di via Leonardo da Vinci e via Ludovico Muratori, al fine di valutare il livello di accessibilità dei due raccordi tra marciapiede sopraelevato di un gradino e sede stradale, nei punti in cui sono presenti attraversamenti pedonali mediante strisce zebrate;
- dal sopralluogo è emersa l'impossibilità di usare tali attraversamenti pedonali a causa delle caratteristiche degli scivoli del marciapiede, che creano un rischio concreto di ribaltamento della carrozzina;

CONSIDERATO CHE

- la Direzione Infrastrutture e Mobilità del Comune di Torino è stata informata del problema in data 2 maggio 2016 con prot. CPD 051/2016/Pof/gv;
- la stessa Direzione già ad aprile 2013, a seguito di segnalazione mezzo fax, organizzò un sopralluogo (senza che peraltro si trovasse una soluzione al problema);
- il raccordo tra marciapiede e i due attraversamenti pedonali zebraati avviene mediante due scivoli:
 - 1) il tratto di marciapiede fronteggiante gli scivoli di raccordo ha profondità di 120 centimetri; il dislivello tra marciapiede e sedime stradale è di 15-16 centimetri;
 - 2) gli scivoli hanno una pendenza intorno al 50% (dislivello da superare centimetri 15, distanza centimetri 30) e larghezza di circa 120 centimetri;
 - 3) la presenza di chiusini e caditoie situati sull'attraversamento e sul marciapiede interferiscano, negativamente, con i percorsi pedonali di attraversamento;

- una serie di elementi, come la contenuta larghezza del marciapiede davanti agli scivoli (centimetri 120), laddove la persona in carrozzina deve cambiare la propria direzione effettuando una svolta ortogonale al senso di marcia e successivamente deve imboccare uno scivolo ripidissimo (circa 50%) e di profondità contenuta, rendono questi due attraversamenti impraticabili e costituiscono quindi barriera architettonica, oltre che situazione pericolosa per la concreta possibilità di ribaltamento della carrozzina;
- il disposto normativo per l'accessibilità prevede che "allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 centimetri." (articolo 8.2.1. Percorsi del D.M. 236/1989);
- non potendo utilizzare l'attraversamento di cui sopra, l'alternativa consiste nel percorrere il marciapiede di via Leonardo da Vinci in direzione della ferrovia per un tratto di circa 80 metri, scendere dal marciapiede all'altezza del Giardino Muratori (e non prima, perché lo scivolo dell'ampio passo carraio ha pendenza proibitiva), laddove il marciapiede si abbassa formando un piano inclinato, che consenta di attraversare la carreggiata (sprovvista in quel punto di attraversamento pedonale zebrato) e transitare sulla carreggiata per raggiungere il marciapiede opposto in un punto in cui un passo carraio, quasi a raso, consente di accedere al marciapiede;

VERIFICATO CHE

- le modalità per risolvere il problema costituito da barriera architettonica più pericolosa, dei raccordi marciapiede-carreggiata dei due attraversamenti pedonali possono essere molteplici;
- una delle tante soluzioni che potrebbero essere messe in atto consiste nella realizzazione dei cosiddetti "nasi" (protendimento del marciapiede nella carreggiata stradale con rialzo o meno della stessa) oppure nel ribassamento del tratto di marciapiede nelle zone che precedono i due attraversamenti, realizzato mediante due piani inclinati longitudinali, di pendenza contenuta (preferibile 5-6% ma accettabile per brevi lunghezze l'8%, normativamente tollerato) larghi quanto il marciapiede, per ottenere l'area dell'incrocio a raso con gli attraversamenti pedonali zebrati;
- come strumento base per reperire alcune indicazioni atte al superamento delle barriere architettoniche e senso-percettive negli spazi all'aperto, in particolare in quelli deputati alla mobilità, il Comune di Torino ha prodotto un quaderno tecnico;
- il manuale del Comune di Torino (L'abbattimento delle barriere architettoniche nello spazio pubblico, Quaderno formativo di indirizzo tecnico ad uso interno, redatto da Donato Maggiulli, Luciano Manzon, Maria Teresa Massa, Filippo Orsini, Città di Torino Divisione infrastrutture e mobilità, aggiornamento gennaio 2008) presenta alcune

- soluzioni per l'accessibilità dei percorsi pedonali, in particolare nel capitolo dedicato agli Schemi tipologici esemplificativi degli abbattimenti di barriere;
- il manuale contiene anche un capitolo contenente una Documentazione fotografica di soluzioni accettabili, sempre al fine del superamento delle barriere architettoniche in ambito urbano e di conseguimento dell'accessibilità. Sotto la voce SITUAZIONI DA EVITARE, a pagina 66, è riportata una situazione identica a via Leonardo da Vinci angolo via Ludovico Antonio Muratori. Per i motivi sopraelencati, che attengono sia al campo dei diritti civili (l'esecuzione dei lavori è in contrasto con i disposti normativi italiani per il superamento delle barriere e il conseguimento dell'accessibilità), sia di quelli umani (il diritto per qualsiasi persona, in quanto essere umano, alla mobilità, rafforzato dalla Convenzione sui diritti delle persone con disabilità), sarebbe necessario intervenire per modificare la situazione di barriera alla mobilità pedonale;
 - la Convenzione sopra citata, adottata il 13 dicembre 2006 dall'assemblea generale ONU, è stata firmata e ratificata dallo Stato italiano, diventando quindi legge italiana (Legge 3 marzo 2009 n. 18, Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità). Pertanto quanto previsto dalla Convenzione ONU diventa "esigibile" anche sul territorio italiano;
 - la Convenzione ONU, inoltre, nell'articolo 20 Mobilità personale dice che: "Gli Stati Parti devono prendere misure efficaci ad assicurare alle persone con disabilità la mobilità personale con la maggiore indipendenza possibile";
 - l'esecuzione di un lavoro edilizio costituente impedimento, barriera, pericolo per una persona con disabilità ed eseguito in difformità dai disposti normativi italiani, si può configurare come un atto discriminatorio, secondo quanto disposto dalla Legge dello stato italiano n. 67 del 1 marzo 2006 Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni (Gazzetta Ufficiale n. 54 del 6 marzo 2006);

INTERPELLA

La Sindaca e l'Assessore competente per sapere:

- 1) per quale ragione si stia attendendo così tanto tempo per fornire una risposta, negativa o positiva, ai cittadini;
- 2) quali siano le ragioni per le quali non è stato possibile attivarsi al fine di abbattere le barriere architettoniche sopra descritte;
- 3) se si possano prendere in considerazione le soluzioni di modifica degli attraversamenti pedonali;

- 4) in che modo l'Amministrazione intenda tutelare i diritti delle persone con disabilità anche tenendo conto che l'esecuzione di un lavoro edilizio costituente impedimento, barriera, pericolo per una persona con disabilità ed eseguito in difformità dai disposti normativi italiani si può configurare come atto discriminatorio, secondo quanto disposto dalla Legge dello stato italiano n. 67 del 1 marzo 2006 Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni (Gazzetta Ufficiale n. 54 del 6 marzo 2006).

F.to Silvio Magliano