

Comune di Verona

Provincia di Verona

TITOLO

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO PUA "AI PARCHI" SCHEDA NORMA N° 533

FASCICOLO

RELAZIONI

4

TAVOLE

4.5 RELAZIONE SUPERAMENTO ED ELIMINAZIONE
BARRIERE ARCHITETTONICHE E
DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ

GRUPPO DI LAVORO

committenti

SARA 72
SOCIETÀ COOPERATIVA
Via S. Annone, 5/A - 37139 VERONA
☎ 045 4647620
Cod. Fisc. e P. Iva: 0077743 023 2

progettista



ulteriori figure professionali

Geologo
Dr. Geol. Michele De Rossi

Progetto Infrastrutture
P.I. Simone Burato

AGGIORNAMENTI

data

num. rev.

RELAZIONE TECNICA RELATIVA IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE e DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'

AI SENSI DEL D.P.R. 503/1996, D.M. 236/1989 e ALLEGATO B del Dgr. 1428/2011.

La presente relazione illustra le scelte del progettista, nel compito di ricorrere ad uno specifico profilo d'utenza, valutando con prudenza il ricorso di dotazioni dedicate, solo laddove mancano o sono carenti i punti di riferimento e le guide naturali.

Tendere a conseguire obiettivi di qualità attraverso l'impiego di strategie al soddisfacimento delle esigenze e delle aspettative del più ampio spettro di popolazione, nel rispetto dei dati di contesto, creando percorsi, atti a superare le barriere architettoniche alle persone con capacità di deambulazione ridotta, ai non vedenti o ipovedenti.

In riferimento a tali soggetti, per mobilità autonoma si intende la possibilità di spostarsi nell'ambiente senza accompagnatore, al fine di svolgere le attività della vita quotidiana, mantenendo rapporti interpersonali. La mobilità include l'orientamento, che rappresenta un complesso processo cognitivo-percettivo di raccolta ed elaborazione di informazioni sensoriali provenienti dall'ambiente e dal proprio corpo. Mentre il non vedente si orienta grazie ai sensi extra visivi, l'ipovedente sfrutta in modo particolare anche il residuo visivo secondo le condizioni individuali e ambientali. I presupposti per rendere effettiva la mobilità sono l'acquisizione di precise competenze da parte della persona con difficoltà, l'adeguamento dell'ambiente fisico e la sensibilizzazione della società con la promozione di una corretta cultura all'accessibilità e della mobilità.

La presente relazione ne illustra gli specifici interventi, nelle Tavole del Fascicolo 7 alle tavole "7.3.A, 7.3.B e 7.3.C". Il progetto prevede la realizzazione di marciapiedi in asfalto, con una dimensione pari a una larghezza di 1,5 m, per consentire ad una persona in carrozzina di potersi muovere autonomamente. Le pendenze presenti non superano mai il 5%. I pali della Pubblica Illuminazione saranno posizionati da consentire passaggi di almeno 1 metro, come si evince dall'elaborato tecnico.

Le aree parcheggio presenti ospitano due posti auto dedicati, di larghezza sufficiente per accostarsi all'autovettura. La pavimentazione dei posti auto per disabili sarà in asfalto così come richiesto dall'Ufficio di Direzione Strade e Giardini.

Nella planimetria, tavola 7.1, si vede tutto l'impianto di progetto con indicati i particolare che sono riportati nei successivi elaborati. I particolari relativi al superamento delle barriere architettoniche mostrano le manovre e i percorsi della carrozzina dal posto auto ai marciapiedi. Inoltre, nelle tavole 7.3.B e 7.3.C, sono riportati altri particolari riguardante il settore dell'abbattimento delle barriere architettoniche sensoriali, e precisamente, le problematiche relative la progettazione di percorsi tattili per disabili visivi.

Tale sistema si basa essenzialmente su messaggi tattili impressi sulla superficie delle pavimentazioni, percepiti attraverso il contatto con il piede e con la punta del bastone, che orientano la marcia del disabile visivo.

La parte tattile consiste, non solo, in superfici dotate di rilievi studiati appositamente per

essere percepiti sotto i piedi, ma contrastate anche visivamente, per consentire a non vedenti ed ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di "pericolo" come prescritto dalla normativa vigente.

Nella Tavola vengono evidenziati con particolari in scala adeguata i punti più critici delle opere di urbanizzazione da realizzare.

Vengono individuati i percorsi detti "guide naturali" che consentono al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni. Un classico esempio può essere rappresentato da un marciapiede che sia fiancheggiato da un muro continuo, come può essere una recinzione, e non presenti rientranze, sporgenze ed interruzioni.

In alcuni casi, anche in presenza di guide naturali, è stato necessario installare segnali tattili, ad esempio quando sullo stesso livello coesistono zone riservate a pedoni e biciclette o a pedoni e veicoli in genere.

Il materiale installato sarà in cemento, materiale particolarmente apprezzabile per la scorrevolezza che presenta alla punta del bastone, quando si usino i canaletti come binario direzionale e, per la buona percezione sotto i piedi, facilmente distinguibile dall'intorno soprattutto quando questo è costituito da asfalto.

La scelta cromatica (colori RAL) da adottare dovrà garantire un contrasto cromatico e di luminanza fra il percorso e l'intorno chiaramente percepibile dagli ipovedenti. Il colore giallo sarà utilizzato esclusivamente per il codice di arresto pericolo. Il valore del contrasto di luminanza non dovrà mai essere inferiore a 0,4 (valore richiesto dalle Associazioni Disabili). Vedi STI PRIV del 18.11.2014 e norma ISO 21542:2011, 13.5, 35, 40.6. Nella posa le piastre tipo LVE in cemento andranno posate in modo perfettamente complanare, eliminando fughe e dislivelli che impedirebbero lo scorrimento continuo del bastone bianco. Le piastre in conglomerato cementizio non presentano particolari problemi di posa, salvo la cura nell'evitare fughe e dislivelli fra di esse.

Il sottoscritto progettista attesta che il progetto è conforme a quanto disposto dalla normativa vigente in materia di superamento ed eliminazione della barriere architettoniche negli spazi pubblici e ai criteri di accessibilità ivi previsti.

Il progettista


Giancarlo Franchini | Architetto

