

Comune di Verona

Provincia di Verona

TITOLO

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO

EX OPIFICIO TIBERGHIESE

TIPOLOGIA PIANO ATTUATIVO n° RA28

FASCICOLO

RELAZIONI

4

TAVOLE

04.08 RELAZIONE SUPERAMENTO BARRIERE
ARCHITETTONICHE

GRUPPO DI LAVORO

committenti

VERONA 2007 SRL

ASPIAG SERVICE SRL

VERONA INVEST SRL

legale rappresentante

PATUZZO NICOLA

GIORGIO FAEDO

legale rappresentante

URBAN ALESSANDRO

progettista

ARCH ANTONIO MORETTI



AGGIORNAMENTI

febbraio 2026

num.rev.

Sommario

1	INTRODUZIONE	2
2	QUADRO LEGISLATIVO E NORMATIVO DI RIFERIMENTO	3
3	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO DI PROGETTO	4



1 INTRODUZIONE

La presente relazione è relativa al progetto di abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito del PUA relativo al recupero dell'area ex opificio Tiberghien, sito nel comune di Verona, Via Unità d'Italia, di proprietà di Verona 2007 srl, Verona Invest srl e Aspiag spa.

2 QUADRO LEGISLATIVO E NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il progetto delle opere di urbanizzazione in cessione e degli spazi di parcheggio privato ad uso pubblico in oggetto è stato sviluppato tenendo conto delle prescrizioni in tema di abbattimento delle barriere architettoniche contenute nella seguente normativa di riferimento:

- D.P.R. n. 503 del 24/07/1996 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici (Titolo II - Aree edificabili, opere di urbanizzazione e opere di arredo urbano);
- D.M. 14/06/1989, n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
- DGRV n. 1428 del 06/11/2011 - Aggiornamento delle prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico, redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della LR 12/07/2007 n. 16 approvate con DGR n. 509 del 02/03/2010

3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO DI PROGETTO

L'ipotesi progettuale del PUA prevede la costruzione di una nuova arteria viaria, passante entro l'ambito di intervento con direzione nord-sud tra la UMI 1 e la UMI 3, di collegamento tra la Via Unità d'Italia e la Via Tiberghien attraverso l'uso di due rotonde.

In considerazione della geometria dell'area, della distribuzione delle nuove aree a parcheggi e la posizione dei relativi accessi, sono stati individuati i percorsi pedonali di progetto che permetteranno il collegamento ai marciapiedi pubblici esistenti nell'area e a tutte le zone private ad uso pubblico in progetto.

I percorsi pedonali saranno principalmente rialzati rispetto al piano stradale per un massimo di 15cm e pavimentati in asfalto. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali e degli accessi carrai sono state previste rampe di raccordo tra i diversi piani di calpestio.

La larghezza dei marciapiedi di progetto sarà pari a 1.50m, ad eccezione di alcuni tratti di larghezza maggiore e alcuni puntuali restringimenti fino ad un 1m in corrispondenza

La larghezza dei marciapiedi sarà pari a 1.50m di larghezza in quasi tutto lo sviluppo con alcuni tratti di larghezza maggiore. Per i tratti in cui sia necessario il restringimento del percorso, come per esempio in corrispondenza di alcune alberature, si garantirà il passaggio minimo di 1m.

Al fine di garantire la fruizione degli spazi e dei servizi anche a persone con impedita o ridotta capacità motoria e sensoriale, è stato previsto l'inserimento di segnali tattili nei punti di maggiore interesse.

In particolare saranno segnalati gli attraversamenti pedonali, eventuali punti di pericoli come per esempio la presenza di accessi carrai lungo il percorso e zone di incrocio tra i vari percorsi pedonali.

Le piastrelle dovranno avere adeguato contrasto cromatico rispetto alla pavimentazione del marciapiede e dovranno essere costituite da elementi in rilievo e/o scanalature differenti posizionate in modo tale formare codici informativi specifici. Questi possono essere percepiti non solo attraverso l'uso del bastone, ma anche attraverso il senso cinestesico, alla differenziazione sonora dei materiali e al contrasto cromatico nel caso di ridotta capacità visiva.

I percorsi tattili andranno quindi a formare segnali mediante l'impiego di codici di tipo fondamentale e codici di secondo livello.

Per quanto riguarda invece le aree a parcheggio, sia queste private ad uso pubblico sia pubbliche, sono stati inseriti stalli auto da destinare alla sosta di veicoli con persone affette da disabilità garantendo un posto auto ogni 50.

Tali stalli, identificati mediante segnaletica orizzontale e verticale, avranno larghezza pari a 3.20m ciascuno e saranno posizionati in prossimità dei principali collegamenti pedonali.

Si rimanda alla specifica scheda grafica per l'identificazione dei percorsi e delle aree di parcheggio dedicate.

Il tecnico

