

COMUNE DI VEJANO



## PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

ELABORATO 01:

### NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE P.E.B.A.

IL RUP DEI LAVORI - ING. ROBERTO ANITORI

Il tecnico - DOTT. ARCH. PAOLO PAGLIACCIA

VIA BELVEDERE 8 MONTEFIASCONE (VT) Cod. Fisc. PGLPLA80M15F499X - Cell. 3343025575 - Part. Iva : 01864330566

f: <https://www.facebook.com/Studio-di-Architettura-AP-147307025299157/>

## Sommario – PEBA Vejano

- **Norme tecniche di attuazione**
  - **Art. 1 – Definizione di barriera architettonica e barriere alla fruizione universale**
  - **Art. 2 – Percorsi pedonali accessibili e continui**
    - Percorso pedonale protetto con dislivello – sezione variabile
    - Percorso pedonale protetto con dislivello – sezione costante
  - **Art. 3 – Percorsi pedonali a quota di piano uniforme**
    - Percorsi a livello protetti con dissuasori fisici
    - Percorsi a livello protetti con cordolo di delimitazione
  - **Art. 4 – Piste ciclabili e percorsi ciclo-pedonali integrati**
  - **Art. 5 – Percorsi pedonali principali di collegamento urbano**
  - **Art. 6 – Percorsi e accessibilità dei mezzi di trasporto pubblico**
  - **Art. 7 – Rampe pedonali e accessi con dislivello**
  - **Art. 8 – Attraversamenti pedonali e sicurezza degli utenti fragili**
  - **Art. 9 – Impianti semaforici e dispositivi di regolazione del traffico**
  - **Art. 10 – Isole di traffico e salvagenti pedonali**
  - **Art. 11 – Parcheggi pubblici e stalli dedicati per utenti con disabilità**
  - **Art. 12 – Aree residenziali e percorsi di accesso sicuri**
  - **Art. 13 – Spazi di interesse collettivo e luoghi di aggregazione**
  - **Art. 14 – Aree verdi attrezzate e percorsi inclusivi**
  - **Art. 15 – Ambito del “Polo dei Servizi e della Socialità”**
  - **Art. 16 – Nodo urbano e connessioni tra percorsi**
  - **Art. 17 – Fermate dei mezzi di trasporto pubblico e accessibilità**
  - **Art. 18 – Edifici pubblici di interesse collettivo e fruizione inclusiva**
  - **Art. 19 – Strutture temporanee su suolo pubblico accessibili**
  - **Art. 20 – Sistemi di seduta pubblica e spazi di riposo**
  - **Art. 21 – Appoggi ischiatici e supporti ergonomici**
  - **Art. 22 – Servizi igienici pubblici accessibili**
  - **Art. 23 – Dissuasori ed evidenziatori fisici per la sicurezza e l’orientamento**
  - **Art. 24 – Sistemi di collegamento verticale (rampe, ascensori, servoscale)**
  - **Art. 25 – Segnaletica orizzontale, verticale e tattile**
  - **Art. 26 – Corpi illuminanti stradali e illuminazione dei percorsi pedonali**

## 1. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE – COMUNE DI VEJANO

### 1.1 Art. 1 – Definizione di barriera architettonica

Ai sensi dell'art. 2 del D.M. 14/6/1989 n. 236 e dell'art. 1 del D.P.R. 24/7/1996 n. 503, per **barriera architettonica** si intendono:

- a) ostacoli fisici che rendono difficoltoso o pericoloso lo spostamento di chiunque, in particolare di persone con capacità motoria ridotta o temporaneamente compromessa;
- b) impedimenti che limitano l'uso sicuro e comodo di spazi, attrezzature o componenti;
- c) assenza di segnalazioni e accorgimenti che garantiscono orientamento e sicurezza, soprattutto per persone non vedenti, ipovedenti o sorde.

### 1.2 Art. 2 – Percorsi pedonali

Per Vejano, i percorsi pedonali devono garantire sicurezza e fluidità, tenendo conto delle caratteristiche storiche e morfologiche del centro urbano. Devono avere:

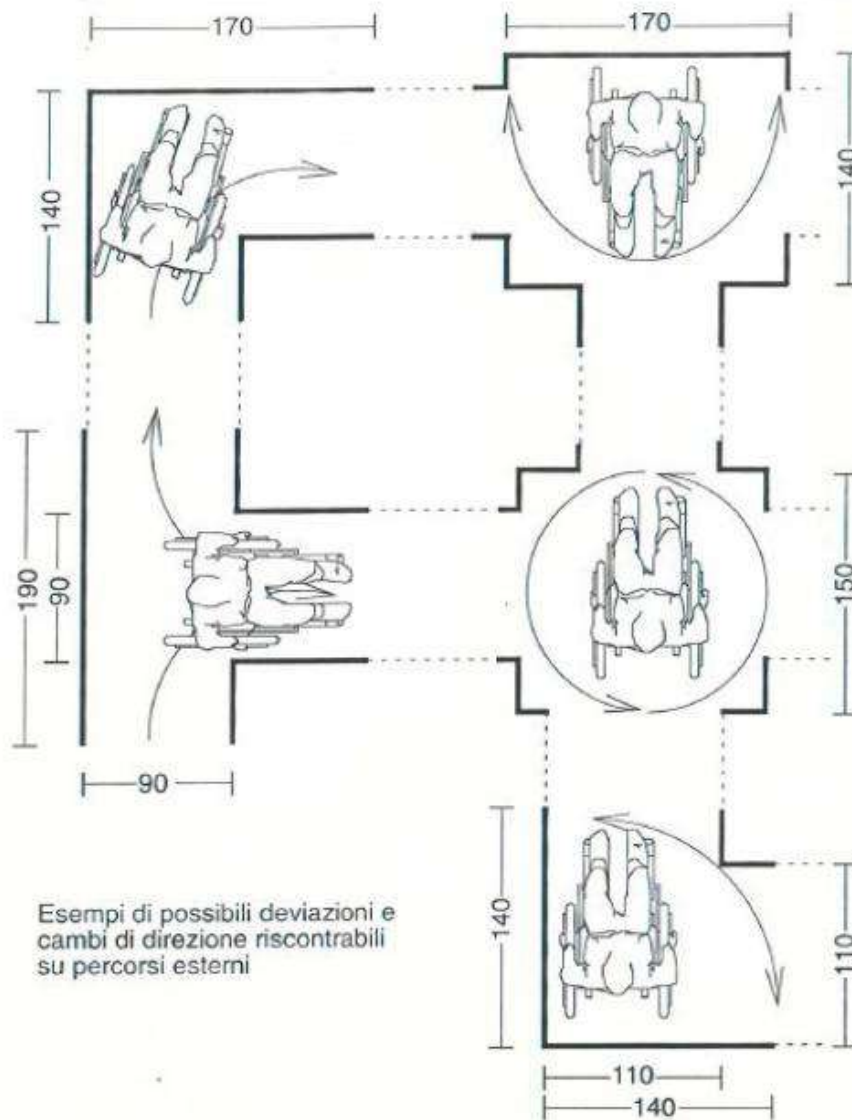
- andamento regolare, con sezioni trasversali omogenee;
- eliminazione di strozzature o ostacoli che riducono la larghezza e aumentano rischi o disagio;
- raccordo di gradini o dislivelli tramite rampe con **pendenza massima 8-10%**;
- larghezza minima **1,5 m** (cordoli inclusi), con possibili riduzioni a 90 cm solo se sono previsti allargamenti ogni 20 m per permettere inversione di marcia a utenti su sedia a ruote;
- percorsi principali protetti, facilmente individuabili, con materiali e segnaletica differenziati;
- pavimentazione antisdrucciolevole, con corretta gestione delle acque e distinzione visiva/acustica tra zona pedonale e viabile;
- cordoli laterali protettivi, **minimo 25 cm**, smussati, eventualmente integrati con sistemi parapetonali.

#### Adeguamenti specifici per Vejano:

- Percorsi in materiale lapideo disomogeneo devono essere livellati, sigillati o sostituiti per garantire sicurezza a persone con mobilità ridotta;
- Percorsi tattili per ipovedenti e non vedenti, integrati da dispositivi vocali informativi;
- Pendenza trasversale massima 1%, longitudinale 5% (fino 8% solo se la morfologia lo impone);

- Dislivello massimo tra percorso e terreno/zone carrabili: 15 cm; in corrispondenza di passi carrabili o raccordi con strada, devono essere previste rampe con **pendenza massima 10%**.

**Nota:** in caso di elevata densità pedonale, larghezze >2,5 m richiedono segnaletica orizzontale percepibile visivamente e acusticamente per evitare difficoltà di orientamento.



### 1.2.1 Percorso pedonale protetto con sfalsamento di piano – Comune di Vejano

I percorsi pedonali devono garantire sicurezza e fruibilità, anche in contesti storici e morfologicamente complessi come il centro di Vejano. La protezione del pedone si ottiene tramite **sfalsamento di piano** e differenziazione dei materiali.

### *Caratteristiche generali*

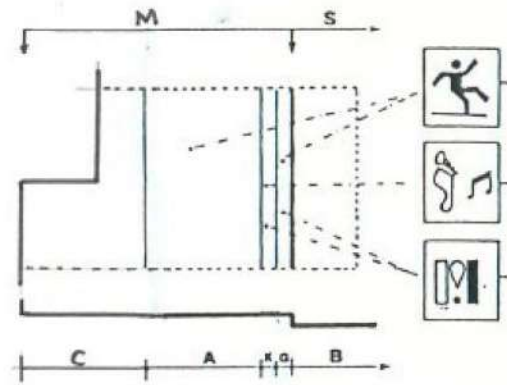
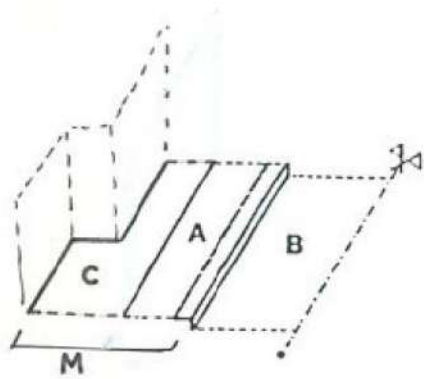
- La distinzione tra ambiti pedonali e viabili avviene tramite **diversi materiali di pavimentazione** e un **salto di quota** che funge da barriera protettiva naturale;
- La larghezza e morfologia della sezione pedonale possono variare in funzione del contesto urbano, ma devono rispettare i limiti minimi di sicurezza e accessibilità previsti dal D.M. 236/1989.

### *Componenti e dimensioni*

- **M – Marciapiede:** larghezza minima **90 cm**;
- **S – Strada:** corsia veicolare adiacente;
- **C – Pavimentazione di raccordo con il costruito:** dimensionata secondo le esigenze locali di accesso agli edifici;
- **G – Cordolo di dislivello:** minimo **20 cm**, profilo smussato per protezione pedoni;
- **K – Striscia di segnalazione:** minimo **20 cm**, in materiale differente, con autosegnalazione tattile e acustica per ipovedenti/non vedenti;
- **A – Pavimentazione antisdrucciolevole:** larghezza minima **90 cm**, scorrevole, conforme ai punti 4.2.1., 4.2.2., 8.2.1., 8.2.2. del D.M. 236/1989;
- **B – Pavimentazione stradale:** zona veicolare normale, separata dal pedonale.

### *Indicazioni aggiuntive per Vejano*

- Le pavimentazioni lapidee irregolari devono essere livellate o integrate con corsie longitudinali continue per garantire sicurezza ai pedoni con mobilità ridotta;
- Nei tratti principali, è consigliata l'integrazione con dispositivi tattili e segnaletica acustica per la fruizione da parte di persone non vedenti o ipovedenti;
- Le pendenze longitudinali devono rispettare il limite massimo **8%**, salvo necessità imposte dalla morfologia urbana;
- L'intera sezione pedonale deve consentire il transito sicuro di sedie a rotelle, passeggini e carrozzine, prevedendo punti di allargamento ogni 20 m se la larghezza minima non è sufficiente.



### 1.2.2 Percorso pedonale protetto con sfalsamento di piano – Sezione costante

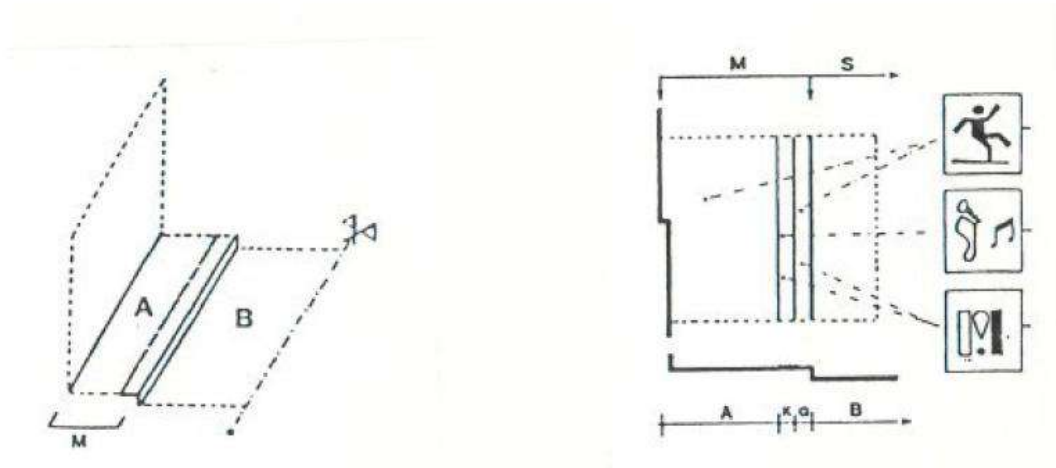
Nei tratti di Vejano in cui la sezione pedonale mantiene **larghezza e morfologia costanti**, la protezione del pedone si ottiene tramite **sfalsamento di piano** e differenziazione dei materiali. La distinzione tra ambiti pedonale e viabile si realizza mediante **diverse qualità materiche** e un **salto di quota**, che costituisce la principale barriera protettiva.

#### Componenti e dimensioni

- **M – Marciapiede:** larghezza minima **90 cm**;
- **S – Strada:** corsia veicolare adiacente;
- **G – Cordolo di dislivello:** minimo **20 cm**, profilo smussato per garantire protezione pedonale;
- **K – Striscia di segnalazione:** minimo **20 cm**, materiale differente, con autosegnalazione tattile e acustica per ipovedenti/non vedenti;
- **A – Pavimentazione antisdrucciolevole:** larghezza minima **90 cm**, scorrevole, conforme ai punti 4.2.1., 4.2.2., 8.2.1., 8.2.2. del D.M. 236/1989;
- **B – Pavimentazione stradale:** zona veicolare separata dal pedonale.

#### Indicazioni aggiuntive per Vejano

- Pavimentazioni irregolari o lapidee devono essere integrate con corsie livellate continue, per garantire sicurezza a persone con mobilità ridotta;
- Pendenze longitudinali **max 8%**, salvo limiti imposti dalla morfologia urbana;
- In tratti principali, integrare dispositivi tattili e segnaletica acustica per utenti non vedenti o ipovedenti;
- L'intera sezione deve permettere il transito sicuro di sedie a rotelle, passeggini e carrozzine.



### 1.3 Art. 3 – Percorsi pedonali a livello – Comune di Vejano

I percorsi pedonali **complanari al terreno** devono garantire sicurezza e fruibilità, anche in zone con traffico veicolare o affacciate su aree non pavimentate. La separazione dal traffico carrabile si realizza mediante:

- **Cordoli sopraelevati o dissuasori fisici;**
- **Segnaletica orizzontale** solo quando non è possibile interporre elementi fisici.

In tutti i casi:

- i cigli devono essere **smussati** e realizzati con materiali che garantiscono immediata percezione del limite del percorso;
- se il percorso confina con aree non pavimentate, è obbligatorio un ciglio sopraelevato **minimo 10 cm**, differenziato per colore e materiale dalla pavimentazione, con spigoli smussati e interrotto ogni 10 m da varchi per accesso alle aree adiacenti.

#### 1.3.1 Percorsi a livello protetti con dissuasori fisici

Nei percorsi a livello con separazione pedonale e veicolare **allo stesso piano**, la protezione si ottiene tramite:

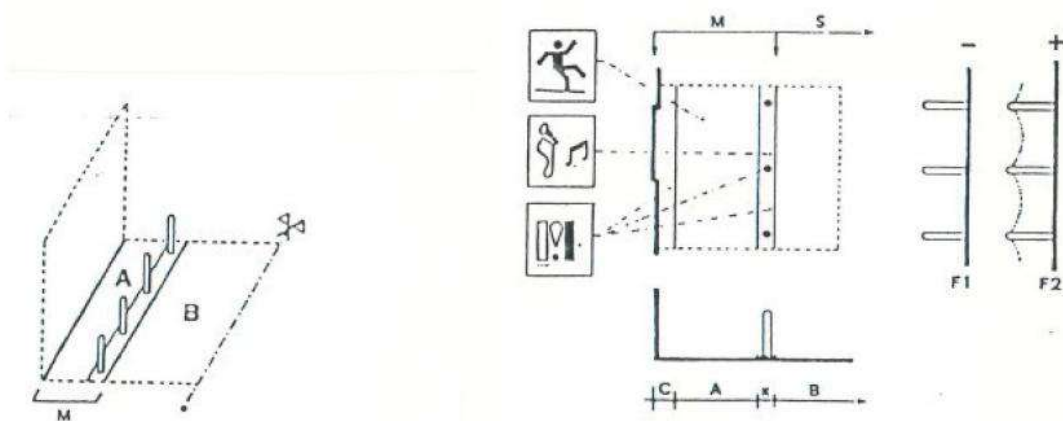
- **Differenziazione dei materiali** della pavimentazione;
- **Dissuasori fisici** che delimitano e proteggono i percorsi pedonali e meccanizzati.

## Componenti e dimensioni

- **M – Marciapiede:** larghezza minima **110 cm**;
- **S – Strada:** corsia veicolare adiacente;
- **C – Pavimentazione di raccordo con il costruito:** dimensionata in funzione della pavimentazione A;
- **K – Striscia di segnalazione:** minimo **20 cm**, materiale differente, per percezione tattile e visiva del percorso protetto;
- **A – Pavimentazione antisdrucciolevole:** larghezza minima **90 cm**, scorrevole, conforme ai punti 4.2.1., 4.2.2., 8.2.1., 8.2.2. del D.M. 236/1989;
- **B – Pavimentazione stradale:** dimensionata secondo tipo di contesto e utenza meccanizzata;
- **F1 – Filtro/barriera debole:** per dissuasione leggera e demarcazione;
- **F2 – Filtro/barriera forte:** per protezione più incisiva di pedoni e utenti fragili.

## Indicazioni aggiuntive per Vejano

- In percorsi storici o con pavimentazione irregolare, prevedere **corsie antisdrucciolevoli continue**;
- Larghezze e dispositivi devono permettere il transito sicuro di sedie a rotelle, passeggini e carrozzine;
- In tratti principali, integrare dispositivi tattili e segnaletica acustica per utenti non vedenti o ipovedenti;
- Pendenze longitudinali massime **8%**, salvo vincoli imposti dalla morfologia urbana.



### 1.3.2 Percorsi a livello protetti con cordolo

In questo caso i due ambiti (pedonale e meccanizzato) possono mantenere anche le stesse proprietà di rivestimento, mentre un cordolo separatore in quota dissuade dall'uso "a parcheggio" del percorso mantenendo tutto il dispositivo in quota con il piano stradale. Le

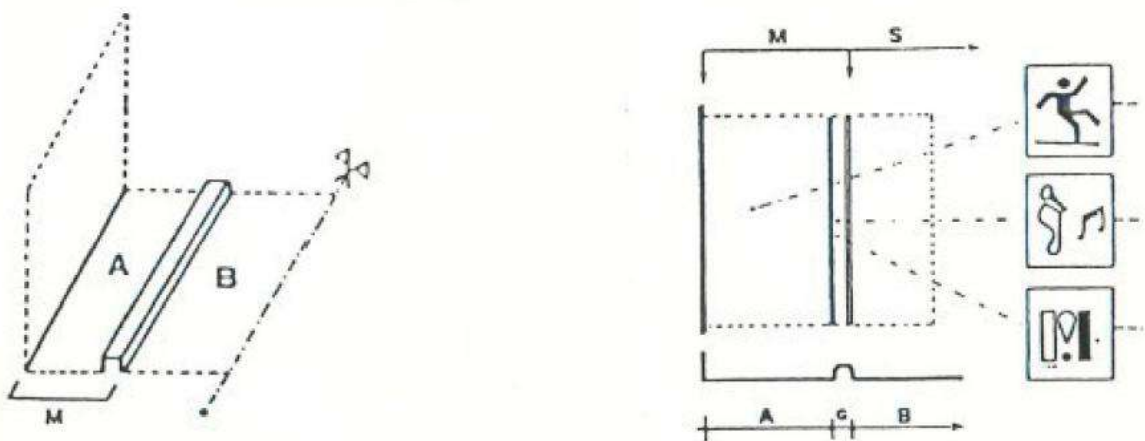
caratteristiche dimensionali devono rispettare i limiti definiti dalla norma in merito ai percorsi orizzontali:

**M** - Marciapiede ( $\geq 100\text{cm}$ ); **S** - Strada;

**G** - ( $\geq 10\text{ cm}$ ) Cordolo di dislivello con profilo smussato; realizzato con un materiale diverso cromaticamente e matericamente dallo sfondo dei due ambiti destinati alla mobilità. Questo nastro deve possedere anche tutti i requisiti di autosegnalazione tattile ed acustica;

**A** - ( $\geq 90\text{ cm}$ ) Pavimentazione antisdrucchiolevole ma sufficientemente scorrevole (vedi indicazioni normative contenute ai punti 4.2.1., 4.2.2. e 8.2.1., 8.2.2. del D.M. 236/89);

**B** - Pavimentazione stradale rapportata al tipo di contesto e di utenza meccanizzata.



#### 1.4 Art. 4 – Pista ciclabile e percorso ciclo-pedonale

La larghezza della **pista ciclabile non** deve essere **inferiore a 150 cm se a senso unico, a 250 cm se a doppio senso**. La pista ciclabile contigua al marciapiede non deve essere complessivamente inferiore a 300 cm; la divisione tra percorso pedonale e ciclabile deve essere segnata da una striscia di avvertimento. Per i percorsi promiscui (ciclo-pedonali) deve essere garantita di norma una larghezza non inferiore a 250 cm. (art. 7 del D.M. 557/1999) Piste ciclabili e percorsi ciclo-pedonali possono essere realizzati in sede propria, su carreggiate e marciapiedi di strade esistenti, con una pendenza laterale di almeno l' 1% per favorire la raccolta delle acque meteoriche. Quando occupano parte della carreggiata devono essere separati con segnaletica orizzontale e verticale e con diversa pavimentazione; se lo spazio è sufficiente anche con aiuole o barriere vegetali di separazione. La cigliatura delle aiuole deve essere arrotondata e poco rilevata o preferibilmente non sporgere dalla pista. Di norma i materiali per le pavimentazioni sono: asfalti speciali e colorati, terra stabilizzata; massetti, autobloccanti e prefabbricati in cemento.

### **1.5 Art. 5 – Percorso pedonale primario**

Il “**percorso pedonale primario**” è un percorso accessibile “in grado di consentire con l’utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario, l’uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale” (art. 4 - Spazi pedonali - D.P.R. 503/96). Tale percorso si snoda in un susseguirsi di situazioni differenziate, condizionate dalle diverse sezioni stradali e da tutte quelle caratteristiche peculiari che il contesto mette in luce.

L’obiettivo principale è quello di garantire:

- Una percorrenza pedonale agevole, sicura e protetta a tutti i cittadini, compresi coloro che hanno ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali;
- Una dotazione di attrezzature e servizi per il comfort ambientale anche mediante la successione di aree opportunamente adeguate (Nodi e Poli);
- La presenza di una porzione destinata a pista ciclabile;
- La segnalazione di quelle esigenze imprescindibili atte a rendere agevoli ed accessibili i servizi commerciali e gli edifici di interesse collettivo.

### **1.6 Art. 6 – Percorso dei mezzi di trasporto pubblico**

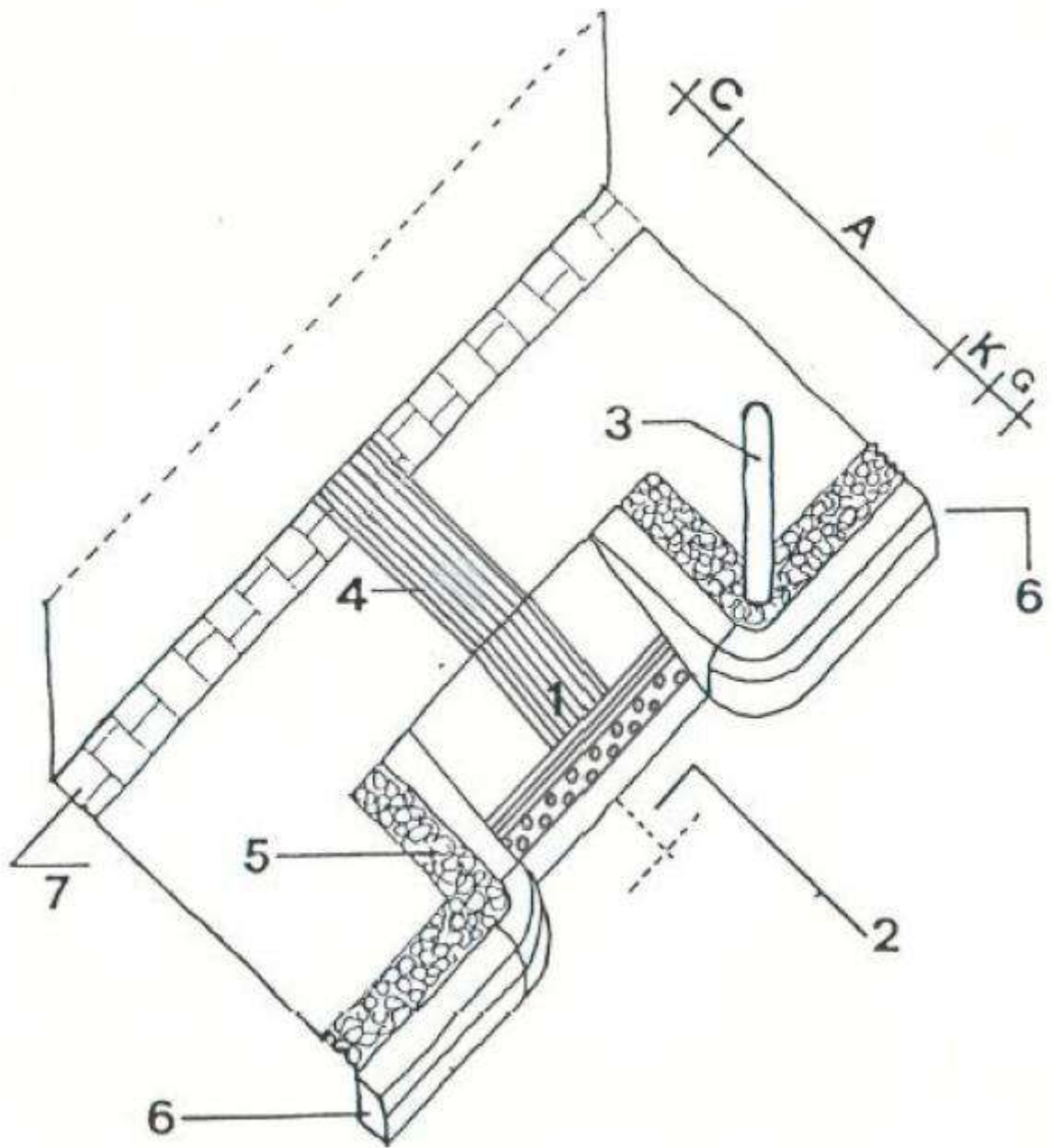
I **mezzi di trasporto pubblico** costituiscono un importante elemento connettivo urbano tra Toscana, ed il territorio in cui è collocata. Tali mezzi devono ottemperare a quanto previsto **all’art. 24 - Tranvie, filovie, linee automobilistiche, metropolitane - del D.P.R. 503/96.**

### **1.7 Art. 7 – Rampe**

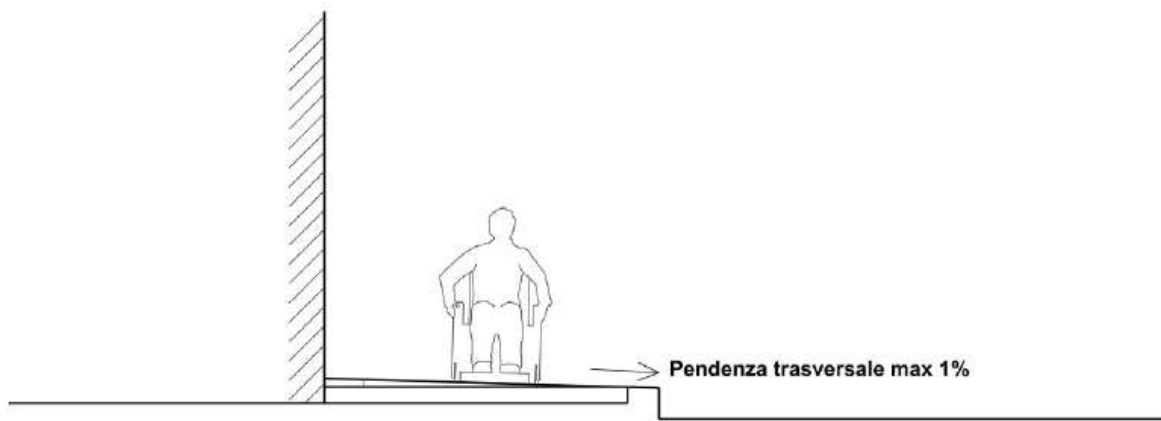
Per **rampa** si intende un piano inclinato di raccordo tra il percorso pedonale e il piano stradale da realizzare ogni qualvolta il dislivello tra piani orizzontali superi i 2,5 cm. La **pendenza consigliata è del 10-12%**, mentre la massima ammissibile è del 15% per una lunghezza massima di 1 m; la larghezza minima deve essere di 90 cm. Le caratteristiche fisiche e prestazionali di una rampa sono analoghe a quelle dei percorsi pedonali; particolare attenzione deve essere posta nell’impiego di materiale antisdrucchiolevole. La presenza di una rampa lungo il percorso pedonale deve essere preventivamente segnalata mediante una adeguata segnaletica orizzontale facilmente percepibile; sono in genere utilizzate scanalature nella pavimentazione, ortogonali alla direzione della percorrenza, con caratteristiche tattili per la segnalazione ai disabili visivi (vedi Art. 26 - Segnaletica - percorsoguida). Le rampe devono essere segnalate lateralmente con parapetonali o con dissuasori. A seconda delle caratteristiche del marciapiede vanno individuate le soluzioni di raccordo più opportune da adottare. Vengono al proposito forniti degli esempi di manufatti per superare i dislivelli fra percorsi.

### **Caratteristiche morfologiche dello scivolo di raccordo**

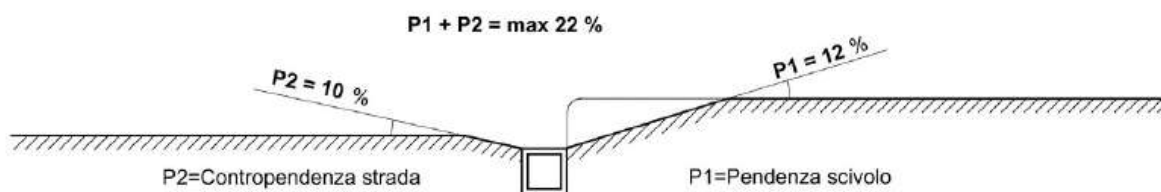
- 1. Pedana:** rivestimento antisdrucciolevole e cromaticamente visibile;
- 2. Ambito di arrivo/partenza:** spazio di rallentamento utile per la percezione del traffico di scorrimento;
- 3. Paletto/fittone:** segnala verticalmente il dispositivo; anche su ambo i lati; è utile alla percezione da distanza del dispositivo ed alla discesa-salita;
- 4. Elemento di segnalazione tattile** e cromatica lungo il percorso;
- 5. Nastro di segnalazione del salto di quota:** materiali diversi per pezzatura, montaggio, strato superficiale e cromie; delimita tutto il percorso protetto;
- 6. Cordolo separatore** con spigolo smussato;
- 7. Ambito di raccordo** con il costruito che segnala le variazioni (arretramenti ed aggetti) delle quinte laterali.



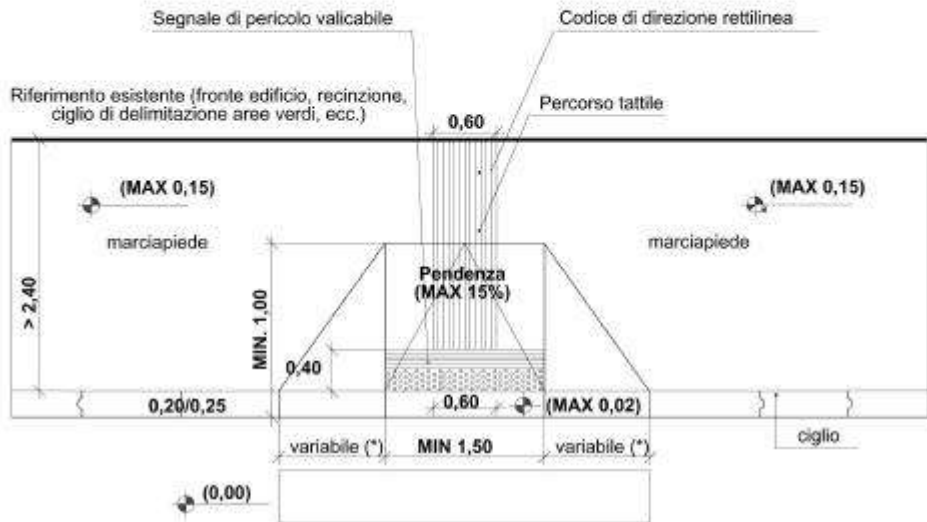
## PENDENZA TRASVERSALE DEL PERCORSO PEDONALE



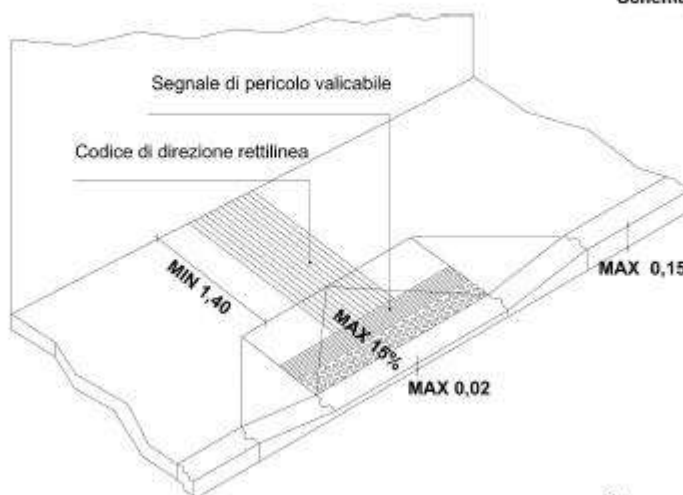
## SOMMATORIA DI DUE DIVERSE PENDENZE



## Esempi di manufatti per superare i dislivelli fra percorsi



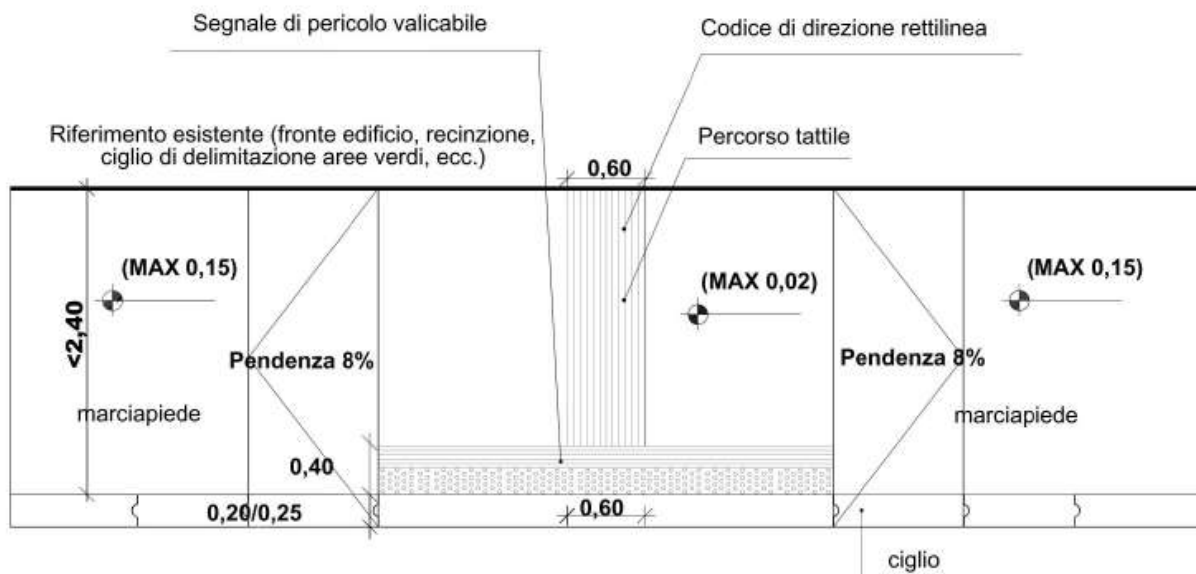
Schema planimetrico



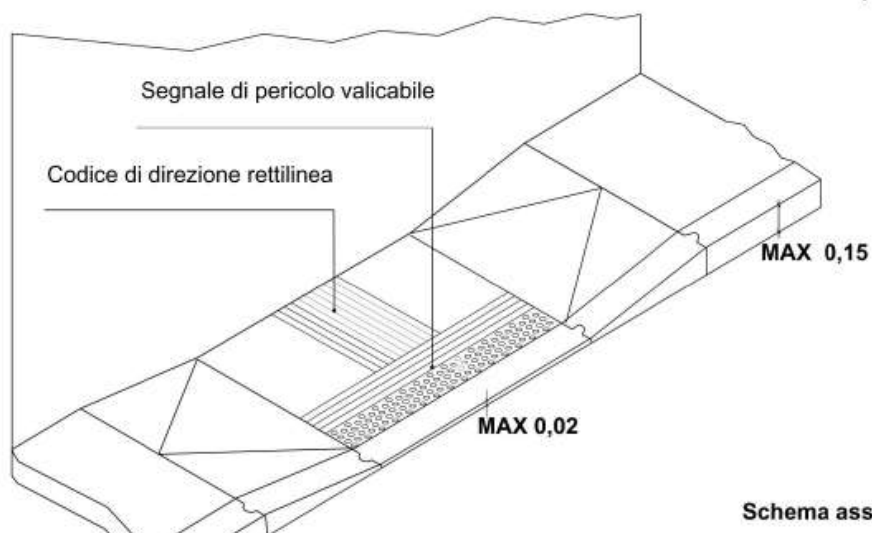
Schema assonometrico

### Scivolo rettilineo con rampa a piano inclinato e raccordi triangolari

L'adozione di raccordi triangolari posti a lato della rampa agevola il transito dei pedoni che intersecano il manufatto percorrendo il marciapiede.



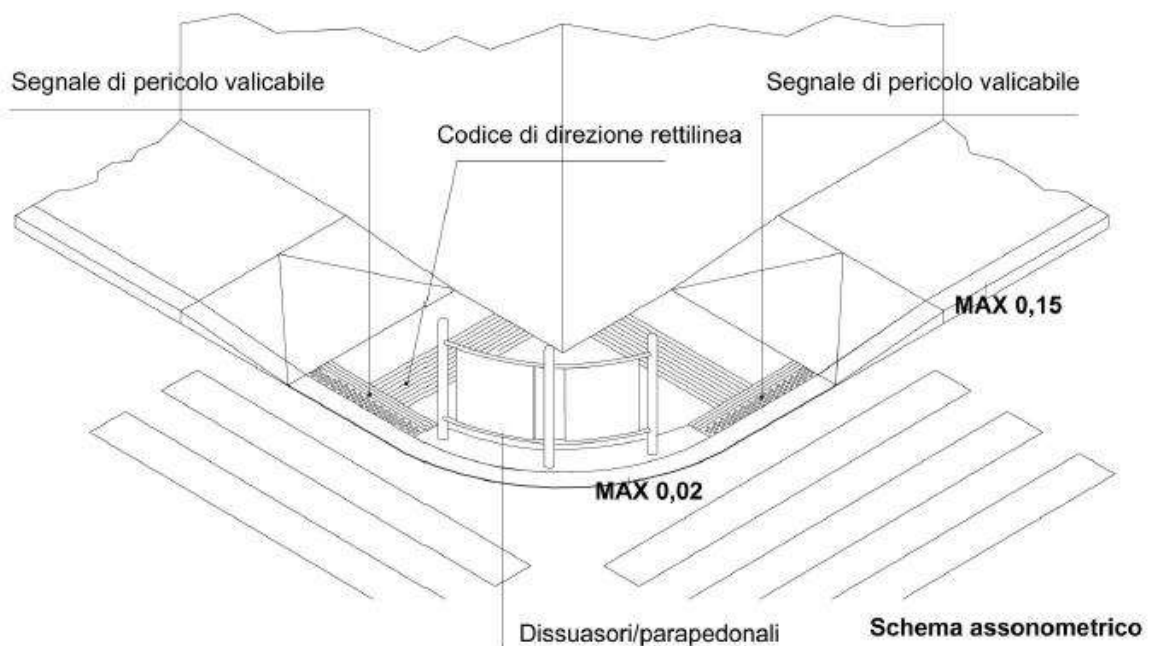
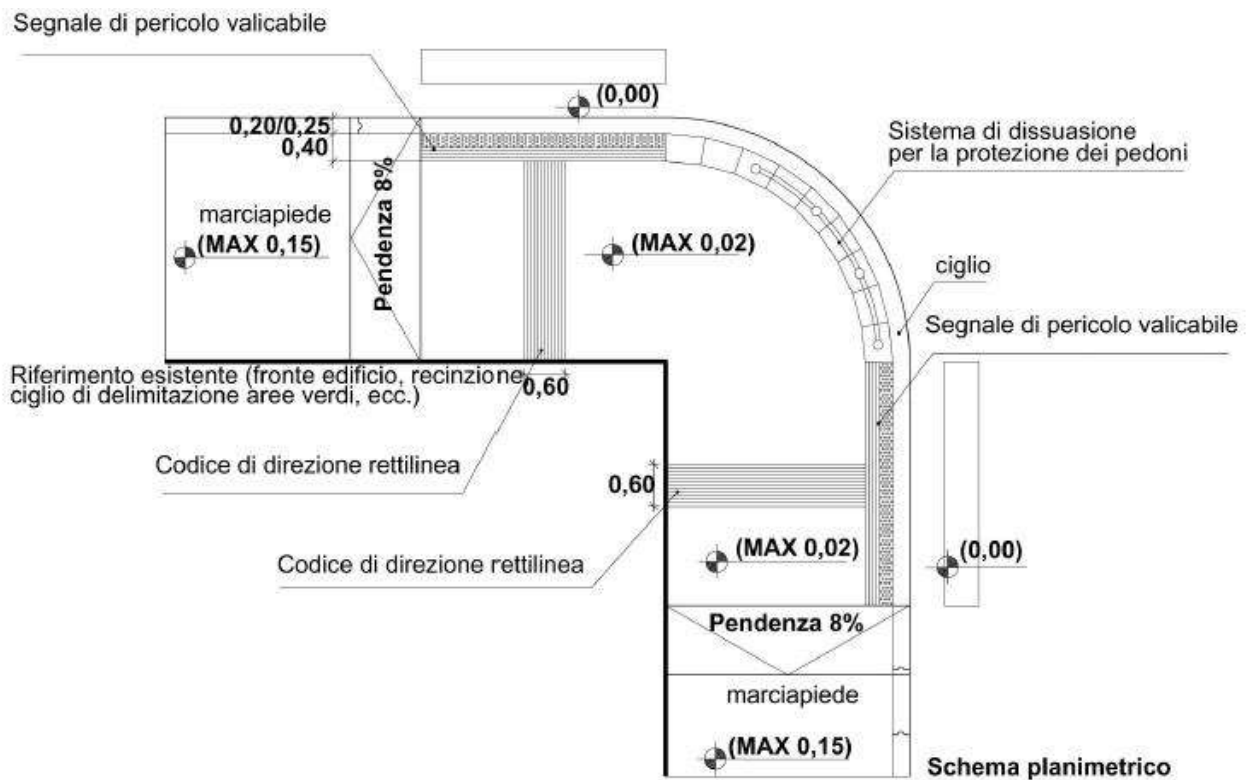
Schema planimetrico



Schema assonometrico

### Scivolo rettilineo con doppia rampa a piano inclinato

L'adozione della **doppia rampa** collocata nel senso longitudinale rispetto alla direzione del percorso permette di raccordare l'area pedonale con il passo carrabile che la interseca, oppure consente l'utilizzo di un attraversamento pedonale qualora il dislivello eccessivo fra l'area pedonale e l'area carrabile non consentano alle rampe di raggiungere pendenze a norma.



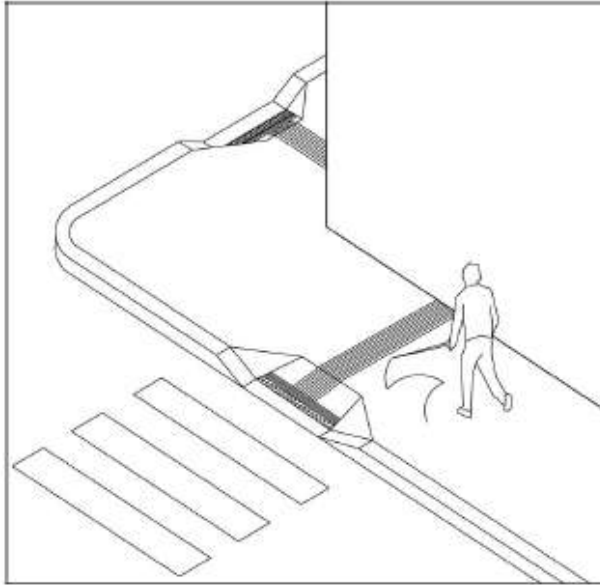
### Doppio scivolo rettilineo con rampe a piano inclinato poste ortogonalmente.

La soluzione si adatta in particolar modo all'esigenza di interrompere i percorsi pedonali in prossimità di incroci o per consentire svolte laterali qualora la larghezza del marciapiede sia notevolmente ridotta rispetto alle esigenze dei pedoni. L'area di rotazione dovrà essere protetta da una palina e delimitata da adeguata segnaletica orizzontale.

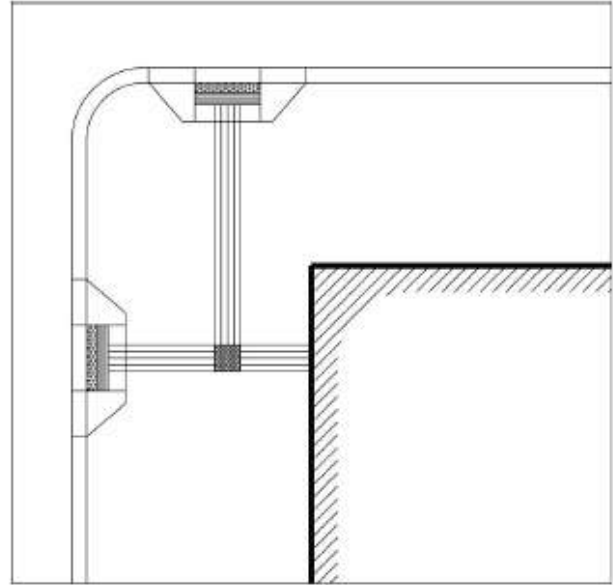
### **1.8 Art. 8 – Attraversamenti pedonali**

I **dispositivi di raccordo e di attraversamento** sono direttamente correlati alla tipologia del percorso protetto. Devono avere caratteristiche utili a mettere in evidenza cromaticamente, tattilmente e acusticamente l'intersezione con il percorso meccanizzato. Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali compresi nell'ambito del

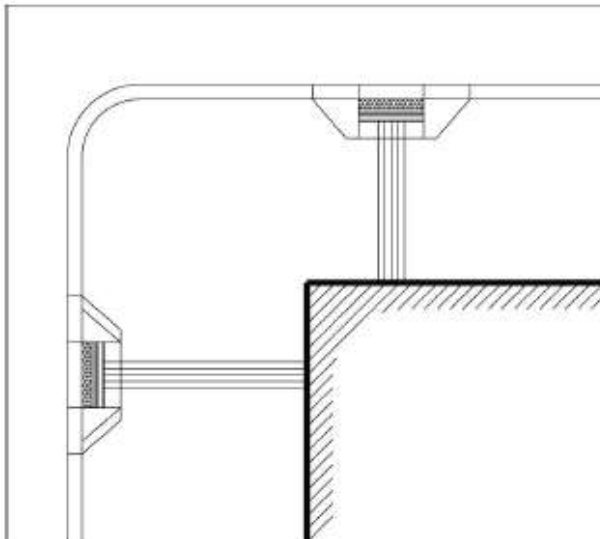
polo devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità. Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste sul manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità. Le piattaforme salvagente devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote.



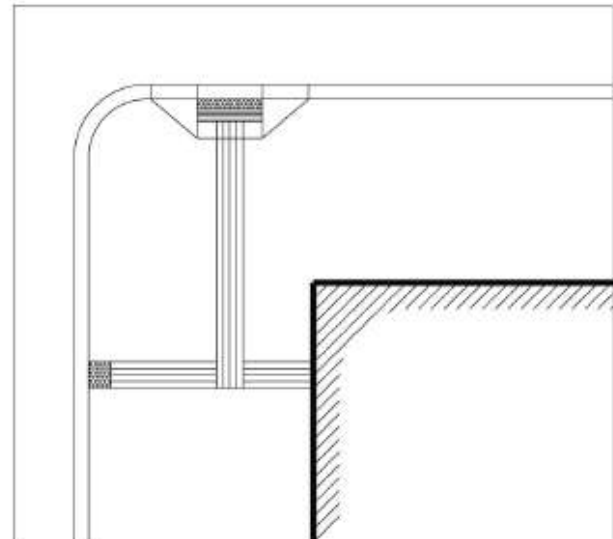
Individuazione dell'attraversamento mediante segnaletica tattile a terra.



Soluzione per attraversamento su due lati con scivolo allineato al percorso.



Soluzione per attraversamento su due lati con scivolo arretrato rispetto al filo edificio.

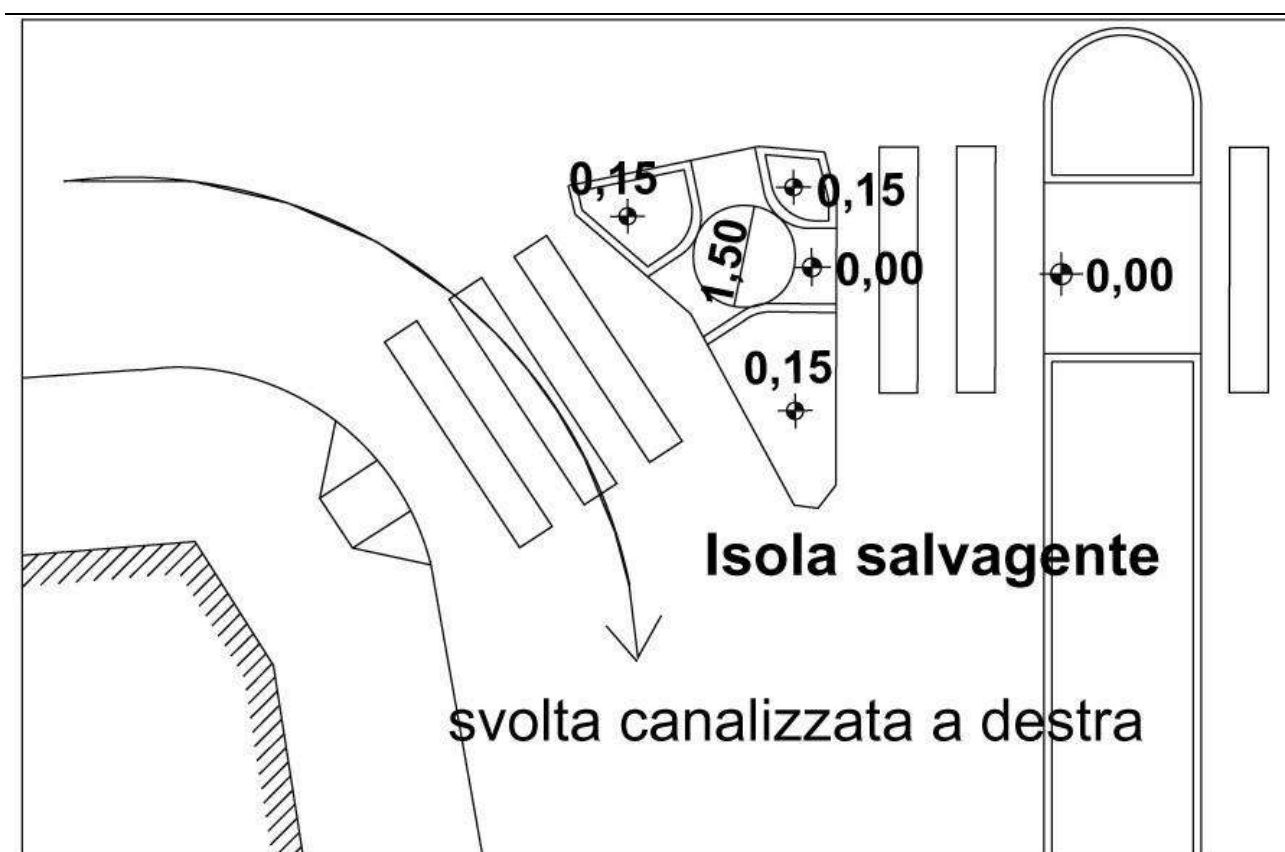


Soluzione per attraversamento solo lungo il percorso principale.

### 1.9 Art. 9 – Impianti semaforici

Ai sensi del **D.P.R. 503/96**, gli **impianti semaforici** a servizio di attraversamenti pedonali devono **essere muniti di segnalatore acustico** atto a indicare la possibilità di passaggio a ipovedenti o non vedenti. Gli eventuali pulsanti di chiamata devono essere installati a un'altezza di 100-120 cm da terra. Gli impianti





### 1.11 Art. 11 – Parcheggi

I veicoli privati sono il mezzo privilegiato per la mobilità delle categorie svantaggiate. Per agevolare lo spostamento dei disabili dall'autovettura ai percorsi pedonali che permettono di avvicinarsi agli accessi degli edifici, è necessario prevedere il parcheggio nelle vicinanze di tali percorsi, che a loro volta non devono distare più di 50 m dagli accessi degli edifici; se il percorso di raccordo è protetto dagli agenti atmosferici questa distanza può essere superiore. Devono inoltre essere previsti parcheggi riservati in corrispondenza di uffici o attrezzature aperte al pubblico. la completa apertura delle portiere. L'area del parcheggio riservato deve avere una larghezza minima di 3,2 m, suddivisa in due zone complanari o con dislivello massimo di 2,5 cm:

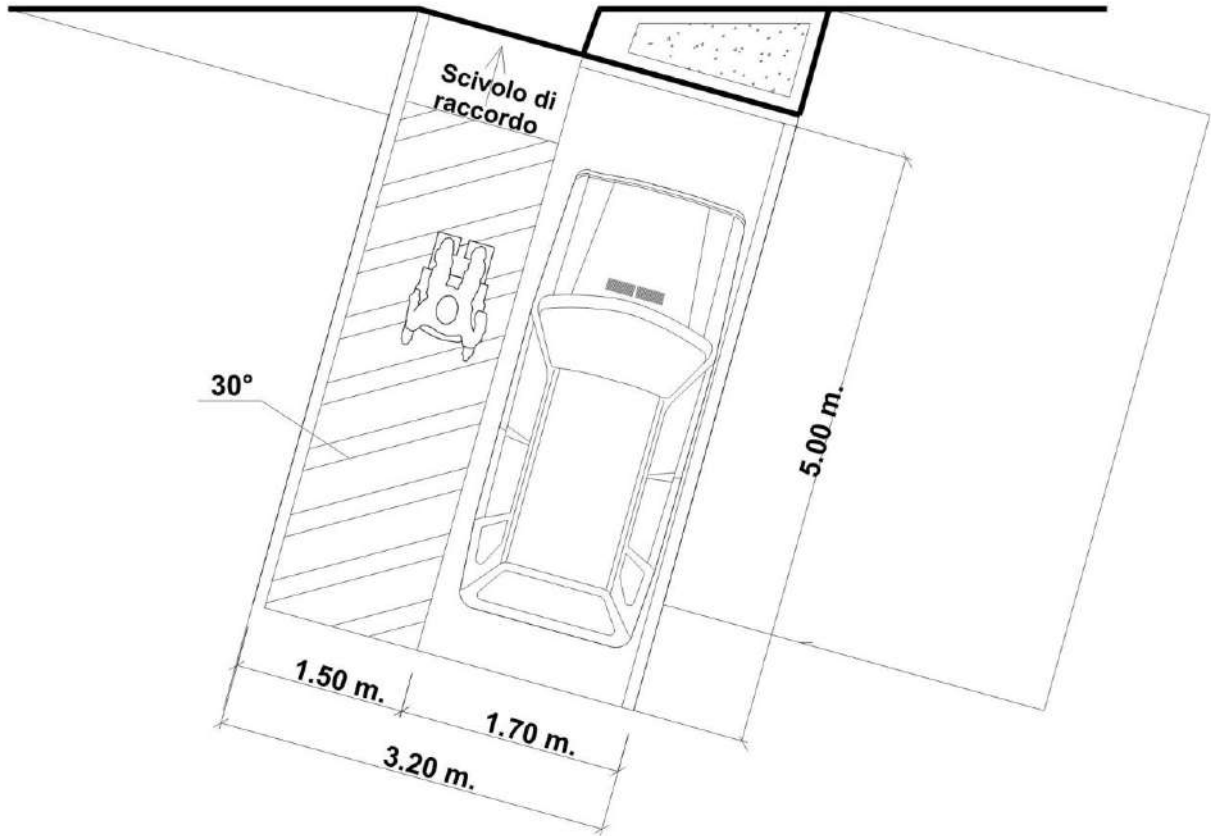
- la prima, di larghezza minima di 1,7 m, relativa all'ingombro dell'autovettura;
- la seconda, di larghezza minima di 1,3 m, necessaria al libero movimento del disabile nelle fasi di trasferimento.

La zona relativa all'ingombro dell'autovettura e la connessa zona di libero movimento devono essere differenziate mediante adeguata variazione di colore; in particolare, la zona di libero movimento deve essere caratterizzata da linee trasversali.

Le zone pedonali del parcheggio devono essere sempre raccordate mediante rampe con i percorsi pedonali adiacenti, quando questi presentano un dislivello con il piano carrabile superiore ai 2,5 cm. Nel caso in cui non sia possibile realizzare parcheggi a spina di pesce e siano necessari parcheggi riservati con andamento parallelo al marciapiede, la lunghezza longitudinale minima deve essere di 6 m, comprendente due zone, di cui la prima, di lunghezza massima di 5 m, relativa all'ingombro dell'autovettura e la seconda, di lunghezza minima di 1,3 m, per il raggiungimento del contiguo percorso pedonale.

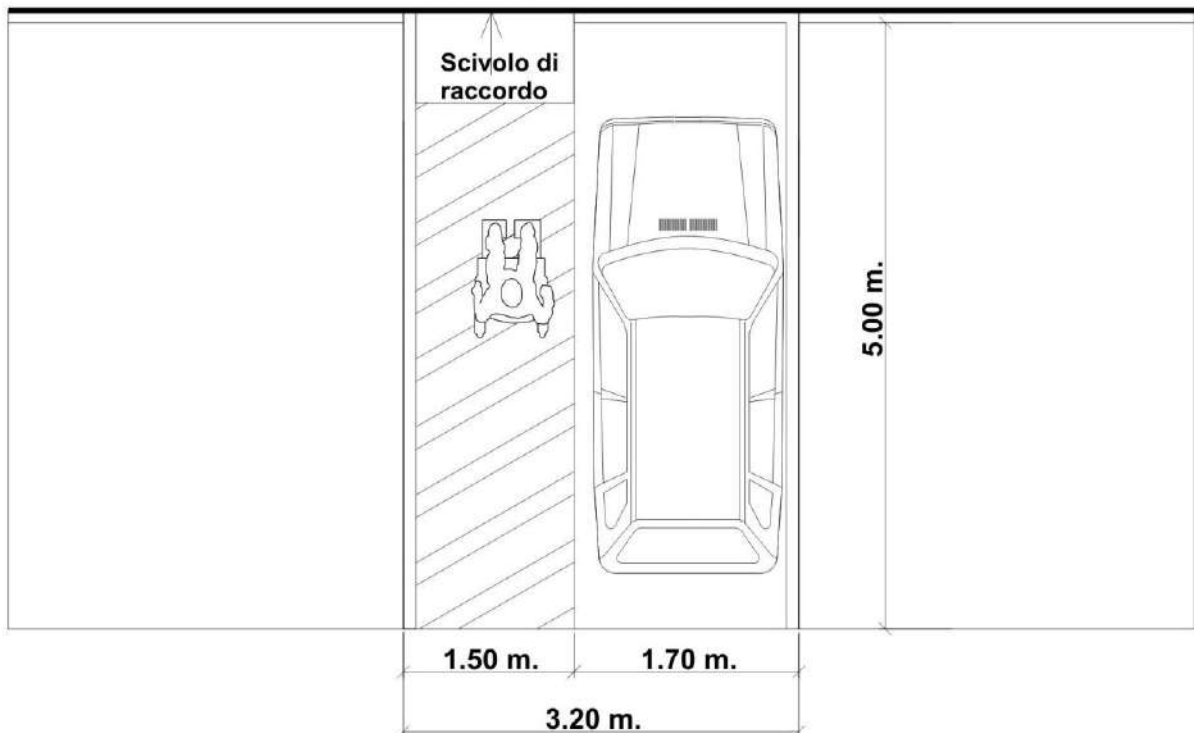
# PARCHEGGIO A SPINA DI PESCE

## PERCORSO PEDONALE



# PARCHEGGIO ORTOGONALE AL PERCORSO PEDONALE

## PERCORSO PEDONALE



### 1.12 Art. 12 – Aree residenziali

Nelle aree residenziali con caratteristiche morfologiche omogenee, gli interventi di manutenzione, ristrutturazione o nuova realizzazione devono tener conto delle presenti norme tecniche di attuazione, benché non vengano fornite delle indicazioni specifiche come tipologie di percorsi.

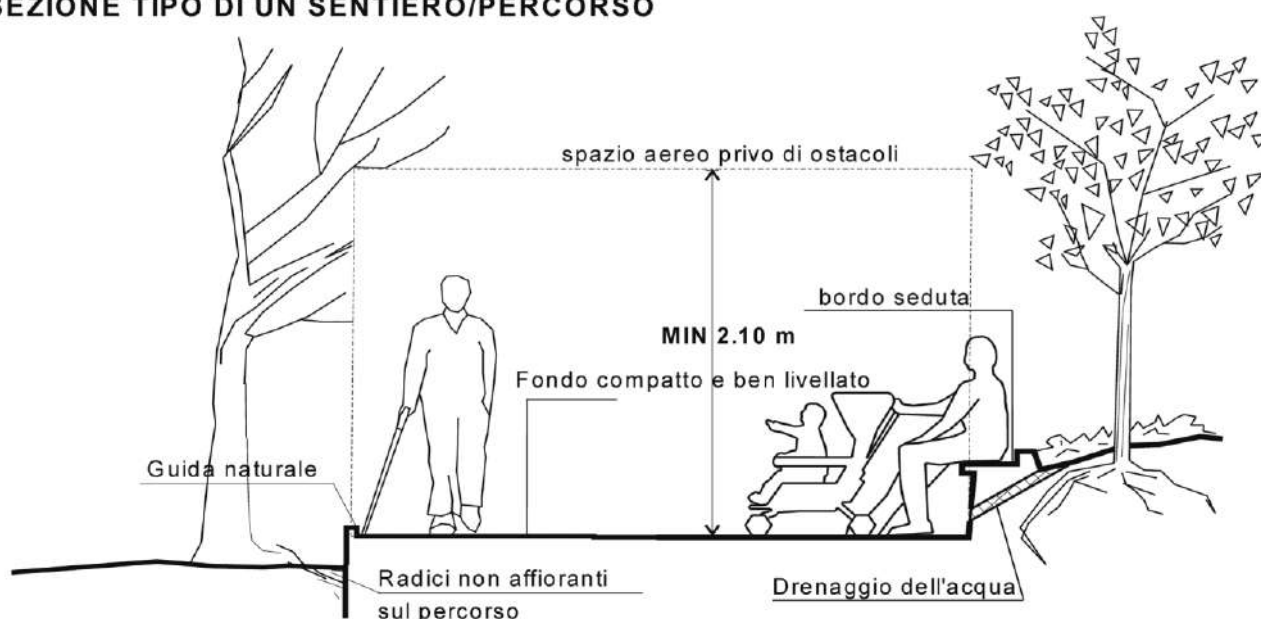
### 1.13 Art. 13 – Spazi d'uso di interesse collettivo

Vale la norma prevista all'art. 4 - Spazi pedonali - del D.P.R. 503/96.

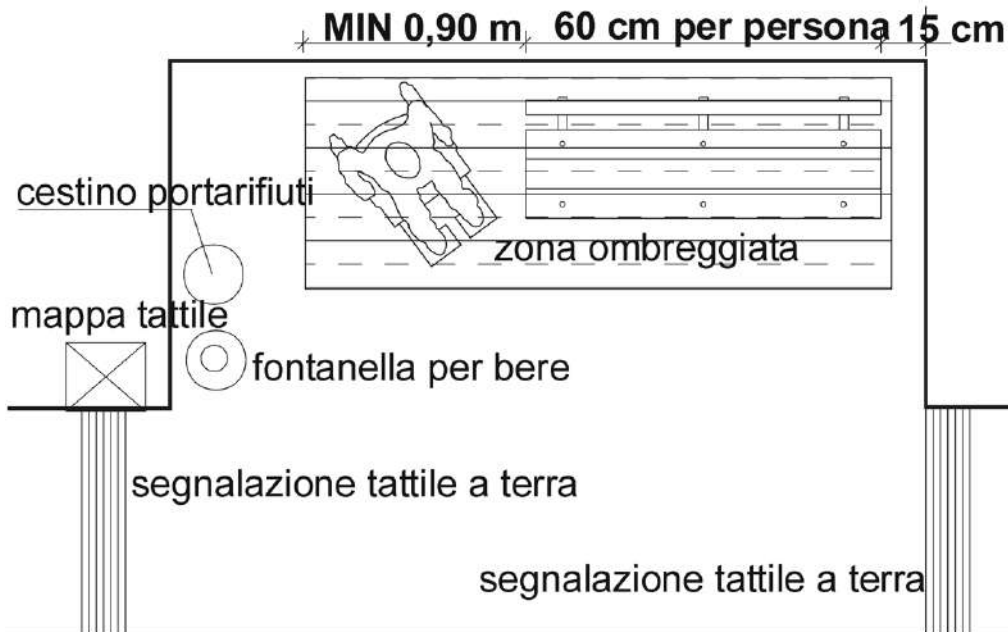
### 1.14 Art. 14 – Aree verdi attrezzate

Tutti gli **spazi urbani aperti** devono essere realizzati o adeguati prevedendo la massima fruibilità per tutte le categorie di disabili; a tal fine, almeno i principali percorsi pedonali devono avere uno o più punti di contatto con strade o spazi carrabili, accessibili a veicoli al servizio di persone disabili, in possesso di contrassegno speciale. Ove il caso lo richieda, occorre prevedere parcheggi riservati. Le scale e le gradinate, eventualmente previste, devono essere dotate di corrimano laterali di facile presa e, qualora la larghezza sia superiore a 4 m, anche il corrimano centrale; l'alzata massima dei gradini deve essere di 16 cm.

### SEZIONE TIPO DI UN SENTIERO/PERCORSO



# PIANTA TIPO DI UN'AREA PER LA SOSTA



## 1.15 Art. 15 – Ambito del “Polo”

I **Poli** sono aree strategiche, maggiormente attrezzate, dove l'interazione tra utenti e tessuto urbano è diretta e agevole. Per Veiano, i Poli sono localizzati in punti significativi come piazze principali, nodi di interscambio e zone di maggiore affluenza pedonale.

### Requisiti principali dei Poli:

- **Prossimità ai mezzi pubblici** di adduzione;
- **Pedonalizzazione**: la viabilità veicolare esterna deve risultare tangente all'area pedonale, senza interferenze dirette;
- **Servizi minimi**:
  - parcheggi riservati (vedi Art. 11);
  - punto informativo (vedi Art. 25 - segnaletica);
  - zone di sosta attrezzate con sedute, spazi verdi e zone d'ombra;
  - servizi igienici accessibili (Art. 22);
  - rastrelliere porta-biciclette;
  - cestini porta-rifiuti;
  - illuminazione di supporto a quella pubblica generale;
  - altri servizi complementari come telefoni pubblici e cassette postali.

### 1.16 Art. 16 – Il “Nodo”

I **Nodi** sono punti di sosta lungo il **percorso pedonale primario** o in luoghi strategici del centro storico. La loro funzione è quella di **supportare il flusso pedonale**, fornendo servizi essenziali con dotazioni più ridotte rispetto ai Poli.

#### Caratteristiche dei Nodi:

- intervallo massimo tra nodi: **200 m**;
  - servizi minimi: punto informativo, sedute, rastrelliere per biciclette, cestini porta-rifiuti, illuminazione puntiforme;
  - elementi portanti e di riferimento del reticolo pedonale del centro storico.
- 

### 1.17 Art. 17 – Fermate dei mezzi di trasporto

Le fermate devono essere fruibili e protette:

- almeno un **appoggio ischiatico** per ridurre l'affaticamento in attesa;
  - nelle aree Polo, installazione di **pensiline con sedute**, protezione dagli agenti atmosferici e segnaletica informativa.
- 

### 1.18 Art. 18 – Edifici di interesse collettivo

Si applicano le norme dei **D.M. 236/1989** e **D.P.R. 503/1996** per garantire l'accessibilità di edifici pubblici e servizi collettivi.

---

### 1.19 Art. 19 – Strutture temporanee su suolo pubblico

- Cassonetti, edicole, chioschi, bar e analoghe strutture temporanee non devono ostacolare la circolazione o ridurre la visibilità;
- occupazione consentita fino a **metà della larghezza del marciapiede**, garantendo **passaggio pedonale minimo 2 m**;
- tabelle, cartelli, impianti elettrici e illuminazione pubblica devono essere installati in modo da non rappresentare pericolo o intralcio, anche per utenti in sedia a ruote;

- **larghezza minima di passaggio pedonale:** 90 cm.
- 

#### 1.20 Art. 20 – Sistemi di seduta

- Altezza piano seduta: **35–45 cm**, con **braccioli laterali**;
  - Distanza tra sedute lungo i percorsi: max 1,5–2 m;
  - Posizionamento in punti di sosta prolungata: fermate bus, attese taxi, aree pubbliche.
- 

#### 1.21 Art. 21 – Appoggi ischiatici

- Altezza: due elementi sfalsati a **65 e 90 cm**;
  - Forma arrotondata, senza spigoli vivi; materiali adeguati per distribuire il peso;
  - Posizionamento: lungo percorsi pedonali e punti di sosta prolungata; in alternativa o integrazione delle sedute.
- 

#### 1.22 Art. 22 – Servizi igienici

- Accessibili alle persone con disabilità;
  - Consentire accostamento laterale o frontale alla tazza WC e al lavabo;
  - Dimensioni conformi ai requisiti minimi del D.M. 236/1989.
- 

#### 1.23 Art. 23 – Dissuasori ed evidenziatori fisici

- Elementi fissi o amovibili per separare traffico pedonale e veicolare;
  - Applicazioni: parcheggi riservati, rampe, isole di traffico, aree pedonali urbane;
  - Altezza elementi verticali: 1,3–1,4 m;
  - Distanze: 85 cm tra dissuasori puntiformi, fascia libera 120 cm;
  - Barriere trasversali: distanza relativa 1 m, sfalsate almeno 1,3 m.
-

#### 1.24 Art. 24 – Sistemi di collegamento verticale

- Superamento di dislivelli non percorribili con rampe mediante **piattaforme elevatrici**;
  - Specifiche tecniche secondo punti 8.1.13 e 8.1.14 del D.M. 236/1989.
- 

#### 1.25 Art. 25 – Segnaletica

- Segnaletica verticale e orizzontale per indicare percorsi protetti, fonti di pericolo e ubicazione spazi/accessori;
  - Sistemi tattili e percorsi-guida (LVE) per ipovedenti/non vedenti;
  - Messaggi in rilievo, **large print e braille**;
  - Simbolo internazionale di accessibilità su cartelli e numeri civici;
  - Percorsi-guida con codici intuitivi, uniformi, percepibili sia a piedi sia con bastone bianco.
- 

#### 1.26 Art. 26 – Corpi illuminanti stradali

- Illuminazione LED, a risparmio energetico;
  - Possibilità di lampioni intelligenti integrati con sensori, WiFi, ricarica veicoli elettrici e IoT;
  - Piattaforme per raccolta dati su traffico, inquinamento, condizioni climatiche e mobilità urbana;
  - Prima fase: sostituzione con LED; fase successiva: integrazione tecnologie smart city.
- 

Montefiascone, 23 02 2026