

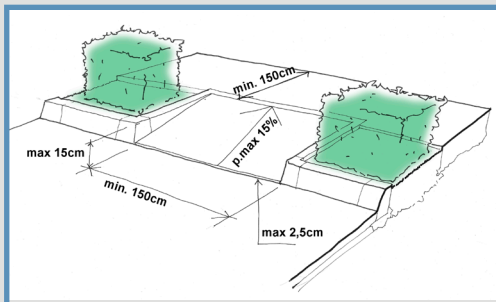
## Scheda D8\_Isole ambientali

### Barriere Architettoniche

La più recente e completa definizione di barriere architettoniche, riportata all'Art. 1 del D.P.R. 503/96, definisce come tali in particolare gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea.

Il problema delle barriere architettoniche è un tema che interessa quindi una molteplicità di individui (stimate dall'OMS in un 20% della popolazione) e attiene migliorare l'accessibilità diffusa e degli spazi urbani e degli edifici pubblici a favore di tutte le utenze, per costruire una città più vivibile da tutti, nella quale sia garantita ad ognuno la possibilità di spostarsi autonomamente e in sicurezza.

Non è questa la sede adeguata per approfondire tale tema. Si proporremo solo alcuni spunti legati ai temi presentati nelle schede precedenti.

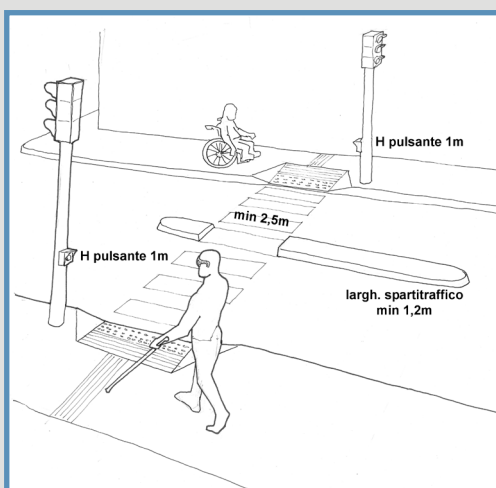
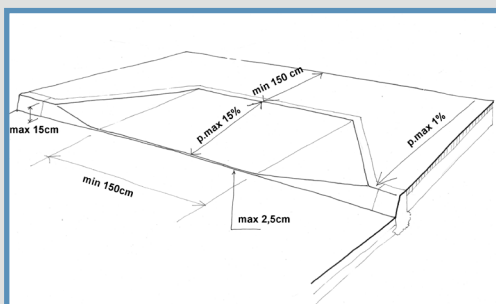


#### Marciapiedi - rampe di salita

Nel caso di marciapiedi di sezione superiore a 2.00 m, è possibile realizzare degli scivoli di raccordo con pendenza ortogonale al ciglio non superiore in ogni caso al 15% per un dislivello massimo di 15 cm, in modo da lasciare una sezione utile piana sufficiente sul marciapiede, che consenta ad una sedia a ruote di ruotare su se stessa. In generale la pendenza consigliabile dovrebbe attestarsi intorno all'8%.

Alla base della rampa, nonostante la normativa fissi in 2.5 cm il valore del dislivello tra piano del percorso e piano carrabile là dove tale gradino sia necessario al deflusso delle acque meteoriche, è consigliabile ridurlo al minimo indispensabile e possibilmente azzerarlo per non creare disagio ai disabili in sedia a rotelle non accompagnati.

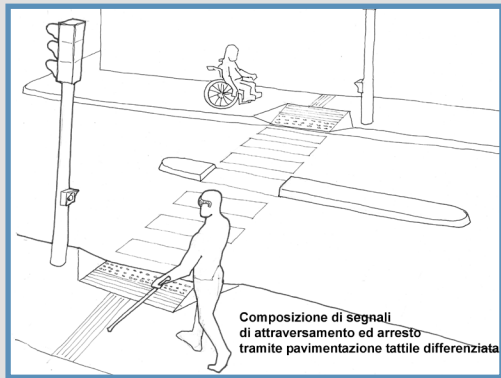
Per marciapiedi di sezione inferiore a 2 metri è preferibile ribassare interamente il piano.



#### Attraversamenti pedonali

Se la visibilità dell'attraversamento è limitata dalla presenza delle auto in sosta, è auspicabile predisporre rispetto al senso di marcia strisce di divieto di sosta, così come previsto dall'art. 145 /4 del Regolamento del CdS. Valutando in circa 0.65 m/s la velocità dei pedoni con difficoltà di deambulazione è conveniente inserire un'isola salvagente negli attraversamenti più lunghi di 12 m. L'isola salvagente dovrà essere profonda almeno 1.50 m per creare uno spazio minimo di attesa per una sedia a ruote.

Nei casi in cui l'attraversamento raggiunga una lunghezza notevole è auspicabile anche l'inserimento di una guida longitudinale per gli ipovedenti.



### **Pavimentazioni tattili**

*Le zone di transizione tra spazi pedonali e carrabili, quali ad esempio gli scivoli di raccordo, possono costituire un problema per gli ipovedenti qualora non siano opportunamente segnalate con pavimentazione tattile differenziata. Paradossalmente, infatti, gli stessi gradini che limitano fortemente la fruizione del percorso ai disabili motori costituiscono un riferimento importante per gli ipovedenti.*

*Nella maggioranza dei casi il contesto urbano offre all'ipovedente l'opportunità di orientarsi grazie a guide naturali, quali le pareti degli edifici, i muri di recinzione, i gradini, ecc. In alcuni punti è però necessario inserire alcune guide artificiali che, grazie a codici tattili standardizzati (tra cui il sistema LOGES è il più utilizzato), aiutino l'ipovedente a riconoscere le situazioni di pericolo o lo indirizzino verso particolari obiettivi.*

*In generale vanno segnalati gli attraversamenti, le fermate degli autobus, i punti di informazione, gli accessi ai principali servizi.*

