



COMUNE DI ROSIGNANO M.MO  
PROVINCIA DI LIVORNO

# PROGRAMMA DI INTERVENTO PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE ED URBANISTICHE

**Relazione generale**

Q U A D R O  
C O N O S C I T I V O

GIUGNO 2017

## **PROGRAMMA DI INTERVENTO PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**

### **RELAZIONE GENERALE**

#### **Premessa**

Il Piano Operativo Comunale disciplina l'attività urbanistica ed edilizia del territorio comunale; in questo ambito è importante ricordare le regole finalizzate alla fruibilità della città da parte di tutti.

E' per questo che la nuova L.R.T. 65/2014 all'art. 95 c.6 specifica che il P.O.C. deve contenere le disposizioni per la programmazione degli interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche in ambito urbano.

#### **Le Barriere architettoniche**

La norma di riferimento è la L.R. 47/91 e s.m.i.: "Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche."

La definizione è contenuta all'art.1 c.2 del DPR 503/1996:

Per barriere architettoniche si intendono:

- a) 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;
- b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
- c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

Nella normativa più recente stiamo dunque assistendo ad un ampliamento del concetto di barriera architettonica: questa non è più semplicemente un salto di quota da superare con una rampa, ma può essere costituita da elementi della più svariata natura.

L'art.1. c.1 della L.R. 47/91 parla di << ... norme per la piena utilizzazione di un ambiente costruito rispondente alle esigenze di tutti i cittadini, indipendentemente dall'età, dalle caratteristiche psico-fisiche e senso-percettive, al fine di garantire a ciascuno l'esercizio autonomo di ogni attività.>>

Si tratta dunque di andare a considerare una estesa gamma di problematiche che non si limitano ad handicap fisici: si deve considerare una utenza ampliata (anziani, menomati sensoriali, cardiopatici, donne in gravidanza o con bambini piccoli, convalescenti in genere) che va a comprendere circa il 20% della popolazione complessiva.

Molto importante per ben progettare senza barriere architettoniche è il tema dell'autonomia: in questo senso c'è molto da fare perché le norme e le soluzioni tecniche usualmente adottate sono superati in quanto considerano sempre il portatore di handicap dotato di accompagnatore, e quindi di fatto non autonomo. Un esempio per tutti è quello della pendenza delle rampe per superare i dislivelli. La normativa vigente prescrive un massimo dell'8% di pendenza, che però può aumentare fino al 12% in caso di rampe di breve sviluppo. La cattiva abitudine dei progettisti ha portato a far sì che 8% sia il valore usato di consuetudine. Esperienze dirette hanno però dimostrato che un soggetto adulto su carrozzella dotata di motore elettrico con grande difficoltà riesce a superare una tale pendenza in piena autonomia.

### **La programmazione degli interventi**

Dall'entrata in vigore della L.R. 47/91 i Comuni, come previsto dal comma 6, devono destinare il 10% dei proventi annuali derivanti dalle concessioni edilizie e dalle sanzioni in materia urbanistica ed edilizia alla realizzazione di interventi finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche.

Per una corretta programmazione degli interventi, ed anche al fine di ottimizzare le risorse finanziarie disponibili, occorre una corretta individuazione di tutti i luoghi e servizi pubblici in cui sono presenti barriere architettoniche:

- il programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche e urbanistiche contiene il censimento delle barriere architettoniche in ambito urbano e la determinazione degli interventi per il loro superamento.
- comma 5 dell'art. 9 L.R. 47/91 che parla di "rilievo di spazi, strutture ed edifici,..., aperti al pubblico, riguardante la situazione su tutto il territorio rispetto all'accessibilità, fruibilità e sicurezza di detti luoghi."

In pratica il programma di intervento previsto dalla normativa si compone di due parti:

- il censimento delle barriere architettoniche presenti sul territorio in ambito urbano, che dovrebbe riguardare tutti gli spazi, le infrastrutture e le strutture pubbliche o comunque aperte al pubblico;
- l'individuazione degli interventi da realizzare per adeguare tali spazi o strutture pubbliche ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche.

Per mettere in atto il programma di interventi in vista del Regolamento Urbanistico del 2007 si era realizzato un complesso lavoro intersettoriale, che coinvolse vari Settori (LL.PP. e Pianificazione) e che era suddiviso in varie fasi:

- rilievo mediante schedatura della situazione esistente per quanto riguarda la viabilità pedonale nei centri abitati, i parcheggi, i giardini pubblici, gli edifici pubblici principali;
- indicazione nelle schede delle soluzioni tecniche di adeguamento per le singole problematiche;
- inserimento cartografico georeferenziato delle schede;
- restituzione cartografica della situazione attuale;
- individuazione percorsi primari.

Tutto il lavoro fatto a suo tempo resta valido, ed è stato in questa fase aggiornato con le mutate condizioni e gli interventi fatti.

## **Il censimento**

Nel 2007 si era attuato il censimento mediante una schedatura singola di tutte le infrastrutture e strutture pubbliche maggiormente rilevanti. Gli elementi schedati sono stati le strade ed i relativi marciapiedi, i parcheggi, le aree a verde pubblico, gli edifici pubblici.

La scheda era stata concepita suddivisa in tre sezioni: nella prima si trova l'individuazione dell'elemento schedato, la sua ubicazione, una descrizione sintetica ed una o più fotografie; nella seconda sezione si trova una descrizione dello stato attuale dell'elemento schedato in merito alle sue caratteristiche geometriche, morfologiche e di materiali, in riferimento alla presenza o meno di barriere architettoniche; nella terza sezione sono descritti sinteticamente gli interventi che dovrebbero essere realizzati ai fini dell'adeguamento. Questa forma della scheda è stata ritenuta ancora valida, e si è proceduto ad una verifica delle situazioni, inserendo aggiornamenti e modifiche dove nel frattempo sono stati eseguiti i lavori di adeguamento.

Nella verifica delle schede l'attenzione è stata focalizzata principalmente su:

- ⇒ Strade: qui si è valutata la presenza o meno di marciapiedi e se questi erano a norma o meno (un marciapiede a norma deve avere larghezza 1,50mt, con un minimo 0,90 m e slarghi di almeno 1,50 mt per lo scambio; inoltre la pavimentazione deve essere liscia e continua e ci dovrebbero essere guide tattili per i non-vedenti). Si è poi valutata l'effettiva e concreta possibilità di adeguamento in relazione alla larghezza della strada, alla sua classificazione, alla sua pendenza naturale, alla presenza di vincoli fisici o funzionali.
- ⇒ Parcheggi: qui si è valutata la presenza ed il numero di posti auto per portatori di handicap e le effettive condizioni di accesso ed uscita dal parcheggio.
- ⇒ Aree verdi: si è presa in esame l'effettiva accessibilità e fruibilità di parchi verdi attrezzati.

⇒ Edifici pubblici: sono stati considerati quegli edifici di proprietà pubblica che necessariamente devono essere accessibili a tutti: uffici pubblici, biblioteche, scuole, chiese, cimiteri.

### **La situazione attuale**

Successivamente alla fase verifica della schedatura, è stata realizzata la restituzione cartografica della situazione attuale aggiornata.

In pratica si è trattato di classificare le varie strutture censite in base al loro grado di adeguamento in termini di accessibilità urbana. Sono state individuate 5 classi che vanno da "inadeguato" a "adeguato", distinte dalla colorazione dal rosso al verde.

Dalla cartografia prodotta per ciascuna frazione, si vede immediatamente come la gran parte degli spazi pubblici necessitino di intervento. Si tratta allora di fare una attenta programmazione, ma anche delle scelte al fine di non disperdere energie e risorse economiche.

### **La determinazione degli interventi**

Per quanto riguarda l'indicazione di soluzioni adeguate, nella parte conclusiva delle schede si è indicato il tipo di intervento da fare e le eventuali soluzioni tecniche possibili, rimandando poi alla redazione dei progetti esecutivi. A questo proposito è necessaria una crescita ed un maggiore sforzo proprio di noi progettisti: si deve imparare a "progettare l'accessibilità" e non ad adeguare a posteriori il progetto alle norme.

Nelle schede sono anche individuati quei casi dove per le particolari condizioni storiche e morfologiche esistenti non è possibile individuare interventi di adeguamento. Come immediatamente riscontrabile dalla cartografia, questa situazione si presenta in modo particolare nei centri storici delle frazioni collinari.

### **L'individuazione dei percorsi primari**

Al lavoro di schedatura si sovrappone quello svolto a suo tempo in collaborazione con un gruppo di studio individuato ad hoc all'interno della Consulta del Volontariato al fine di individuare, all'interno del tessuto urbano delle singole frazioni, dei percorsi "primari" da rendere nel tempo usufruibili da tutti mediante progetti mirati per l'abbattimento delle barriere architettoniche presenti. Questo lavoro è stato ritenuto tutt'ora valido ed attuale, e pertanto è stato riproposto.

In pratica sono state realizzate una serie di planimetrie di tutti i centri abitati dove sono stati riportati i servizi e gli esercizi considerati primari: non solo uffici pubblici e luoghi di culto, già oggetto della mappatura, ma anche le farmacie, gli ambulatori, gli uffici postali, le sedi delle

forze dell'ordine, le banche, i supermercati, gli impianti sportivi. E' stato così possibile individuare una serie di percorsi che collegano tali servizi principali e che per la loro importanza dovranno col tempo essere bonificati di tutti quegli elementi e superfetazioni che ad oggi li rendono non accessibili a tutti.

Questo lavoro è indispensabile al fine di predisporre dei "programmi operativi di intervento" così come previsti all'art. 9 L.R.47/91 e definire delle priorità corrette in base alle reali esigenze.

### **Proposte per il Piano Operativo**

Essendo parte integrante del Piano Operativo, la mappa di accessibilità urbana comporterà la formulazione di articoli specifici che dovranno riguardare sia la programmazione dei lavori da fare, sia gli strumenti e gli indirizzi che si vorranno dare a tutti coloro, pubblici e privati, che intervenendo sul territorio a vari livelli dovranno comunque avere l'obiettivo di rendere i centri abitati sempre più accessibili a tutti.

In particolare il lungo lavoro svolto, l'esperienza diretta sul territorio, il confronto con la consulta del Volontariato e con vari rappresentanti di associazioni per la tutela dei diritti dei portatori di handicap, ci hanno permesso di individuare una serie di indicazioni tecniche che inserite all'interno del Regolamento Urbanistico permetterebbero per il futuro di progettare la città sempre più a misura di tutti.

Tali indicazioni tecniche riguardano in particolare:

- La massima pendenza ammissibile per le rampe. Se è pur vero che la normativa vigente indica un valore massimo di pendenza (8%) oltre il quale non si dovrebbe andare nella progettazione, è anche vero che ci è stato dimostrato come un adulto su carrozzella da solo non sempre riesca a percorrere una rampa con tale pendenza. Si propone pertanto di abbassare al 7% in ambito comunale per le nuove opere il limite massimo di pendenza delle rampe di raccordo. Questa soluzione non sarebbe in contrasto con la normativa nazionale, ma al contrario rappresenterebbe un grande segno di sensibilità. Appare difficile poter applicare questo nuovo limite all'esistente, se pur in ambito di progetti di adeguamento: in situazioni ormai consolidate si può mantenere il limite massimo di pendenza all'8%.

Anche i valori limite per rampe di sviluppo inferiore a 3,00 metri dovrebbero essere presi in considerazione. La normativa attuale consente in caso di adeguamento una pendenza massima fino al 12% per rampe di sviluppo inferiore a 3,00 metri.

- La tipologia dei materiali. Molte volte per ragioni estetiche, specie nei percorsi di aree verdi pubbliche o nei marciapiedi, si usano per le pavimentazioni pietre, blocchi, ecc, che non sempre rendono possibile la percorribilità di chi si muove su

carrozzella. Ad esempio i commenti particolarmente larghi (maggiori di 3 cm) usati per posare lastre di pietra possono costituire un facile "incastro" per le sottili ruote delle carrozzelle. Inoltre talvolta l'uso di materiali che presentano superfici particolarmente grezze e rugose, può, se non ostacolare, quanto meno rendere estremamente fastidioso il passaggio.

Si propone pertanto di prescrivere per tali percorsi pubblici l'uso di materiali e di modalità di posa tali da non presentare asperità, rugosità o fessure tali da costituire una "barriera".

- L'adeguamento di servizi pubblici anche di proprietà privata. Nelle planimetrie relative all'individuazione dei percorsi primari, sono stati presi in considerazione, oltre agli spazi ed alle strutture di proprietà pubblica, anche tutte quelle altre strutture che, se pur di proprietà privata, costituiscono comunque dei servizi pubblici. Ci riferiamo in particolare alle farmacie, alle banche, agli uffici postali, ai bar. La normativa edilizia vigente obbliga i proprietari di tali strutture ad adeguare gli ambienti solo in caso di esecuzione di lavori di ristrutturazione. Non si può però pensare ad una città accessibile senza che queste situazioni siano sanate: occorre sensibilizzare i proprietari di tali attività. Si propone di incentivare in qualche modo tali proprietari, magari attuando un sistema di sgravi fiscali o veri e propri contributi.

### **La programmazione degli interventi**

La fase attuativa e conclusiva del Programma di intervento dovrebbe coincidere con l'inserimento nel piano delle opere pubbliche di appositi interventi di adeguamento: potrebbero così essere fatti appositi progetti per concretizzare l'adeguamento di tutte le situazioni evidenziate nel censimento e nella schedatura.

Il Tecnico  
Ing. S. Talamucci  
(firmato digitalmente)