

**Architetto Laura Bonaccorsi**  
*50056 Montelupo F.no via G.Bruno n°79*  
*C.F.BNC LRA 69L58 D403E*  
*P.I. 05540630489*  
*Cell. 340/2926272    studio 0571/913346*  
*laura.bonaccorsi@pec.architetti.firenze.it*

OGGETTO: PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE  
LEGGE . 13/1989 E DM N, 236/1989.

### Relazione Illustrativa

Per la prima volta in Italia, si è parlato di Piani per l'abolizione delle barriere architettoniche con la legge finanziaria n.41/1986, facendo obbligo ai Comuni di dotarsi, entro un anno, di tale strumento a carattere pianificatorio-programmatorio. La normativa relativa è stata successivamente disposta con la legge quadro n.104/1992.

In riferimento alla Normativa Nazionale sui Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche e sulla progettazione accessibile, si riportano in elenco le seguenti leggi:

- 1) Legge 9 Gennaio 1989, n.13 e D.M. 14 Giugno 1989, n.236, norme che riguardano l'accessibilità la visitabilità e l'adattabilità di edifici privati o aperti al pubblico in caso di nuove costruzioni o ristrutturazioni
- 2) La legge regionale Toscana del 9 Settembre 1991, n.47: norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche
- 3) La sopradetta Legge 5 Febbraio 1992, n.104 art.24 che ribadisce l'obbligo di redigere il piano da parte dei comuni integrandolo con lo studio degli spazi urbani, con la realizzazione di percorsi pedonali e la rimozione della segnaletica che reca ostacolo alla circolazione
- 4) D.P.R. 24 Luglio 1996, n.503 che definisce gli aspetti tecnici per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche e la progettazione accessibile negli spazi urbani e negli edifici pubblici

La Legge Regionale Toscana n.1 del 03/01/2005 all'art.55, comma 4, lettera f, sancisce che il Regolamento Urbanistico, nella disciplina dell'attività urbanistica ed edilizia per l'intero territorio comunale, individua e definisce tra gli interventi previsti anche il Programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche, contenente il censimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano e la determinazione degli interventi necessari al loro superamento, per garantire un'adequata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi

comuni delle città. Secondo i disposti della normativa vigente, occorre prevedere di rendere fruibile la città alla maggior parte della popolazione, in particolare le cosiddette “fasce deboli”, ovvero tutti quei soggetti impossibilitati per diversi motivi ad espletare il pieno svolgimento delle attività motorie o sensoriali; pertanto si parla di Accessibilità ovvero la possibilità di accedere ad uno spazio, un edificio, un servizio, fruirne, muoversi al suo interno in sicurezza ed autonomia, sostare, trovarvi i servizi igienici, parcheggiare la propria auto: a tal fine sono necessarie la totale assenza di barriere architettoniche e la presenza di adeguati elementi di ausilio e di orientamento.

Per Barriere architettoniche si intendono:

a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque e in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno capacità motoria ridotta impedita in forma permanente o temporanea;

b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature e 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, gli ipovedenti e per i sordi.

In pratica, una barriera può essere intesa come un ostacolo materiale che nega il compimento di una determinata azione oppure come una situazione sfavorevole nel compimento di una determinata azione o, ancora, come al rischio di incolumità per l'utente nel compimento di una determinata azione. Tutti questi ostacoli, impedimenti e limitazioni, in base all'ambito in cui vengono riscontrati, possono essere indicati rispettivamente come:

- barriere architettoniche (in senso stretto) quando si verificano a livello di edifici;
- barriere urbane, quando si verificano negli spazi a livello urbano.

In definitiva, la qualità dell'ambiente costruito ricade tanto sulla progettazione architettonica vera e propria, quanto sulla pianificazione urbana, intesa come insieme di scelte di localizzazione e soprattutto come coordinazione fra interventi diversi per tipo e tempi di attuazione.

Il presente strumento di programmazione ha lo scopo di garantire un'adeguata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni della città, partendo dall'individuazione delle strutture pubbliche comunali e degli ostacoli presenti all'interno della mobilità urbana, redigendo un censimento delle barriere architettoniche presenti, individuando le possibili opere di adeguamento, producendo un preventivo sintetico e di massima per la realizzazione di tali opere e programmando le priorità d'intervento.

Nella stesura del piano per il Comune di Certaldo sono state prese in considerazione l'analisi e restituzione sia della situazione edilizia sia della situazione urbana; per la prima sono stati esaminati tutti gli edifici pubblici nonché gli spazi a verde, mentre per la seconda sono stati trattati i percorsi pedonali. Nello svolgimento del piano, un valido aiuto è stato offerto dal Piano Urbano del Traffico

(P.U.T.) precedentemente approvato con autonomo atto consiliare; da esso, infatti, sono stati ricavati i dati relativi alla valutazione dei percorsi orizzontali come le rampe, i marciapiedi, i percorsi pedonali i parcheggi, ecc...). Per lo studio sull'accessibilità per quanto concerne gli edifici o strutture di proprietà pubblica e per le aree a verde pubblico, è stato preso in considerazione il Programma di Intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche redatto dall'Ufficio Urbanistica del Comune di Certaldo dell'anno 2008.

### *Situazione edilizia attuale*

L'analisi è stata eseguita sulle strutture di proprietà pubblica e su quelle che ospitano servizi o attività di interesse collettivo, limitatamente all'accessibilità dell'edificio dall'esterno, agli spazi di relazione ed ai servizi igienici; per le aree a verde pubblico, l'analisi è stata eseguita limitatamente alle aree attrezzate ed è stata considerata l'effettiva accessibilità relativamente agli ingressi, ai percorsi pedonali ed ai materiali delle pavimentazioni. Per ciascuna situazione è stata valutata la conformità o meno alle prescrizioni previste dalla normativa ed in funzione di questo è stata redatta una classificazione in base a tre gradi di accessibilità:

-Accessibile/adequata: riferito a quelle strutture ed aree che rispondono in pieno ai requisiti previsti dalla normativa

-Accessibile non a norma/da completare-migliorare: riguarda quelle strutture ed aree che rispondono parzialmente ai requisiti previsti

-Non accessibile/da adeguare: riferito alle strutture ed aree che non risultano a norma e che necessitano di essere adeguate secondo i requisiti di legge; dal censimento, la maggior parte degli edifici risulta accessibile o adeguabile; in generale quelli non accessibili si concentrano nel centro storico di Certaldo Alto oppure sono edifici di pregio per i quali il superamento dell'accessibilità è di più difficile soluzione. Nella scheda A sono elencati gli interventi per l'adeguamento assieme ai relativi costi.

Le aree a verde sono nella maggior parte dei casi accessibili, ma non del tutto fruibili al loro interno; gli impianti sportivi presentano un'accessibilità condizionata alla scarsa omogeneità dei percorsi; gli edifici e le aree a verde sono stati numerati, identificati in base alla loro natura pubblica o privata, classificati rispetto al loro grado di accessibilità.

### *Situazione urbana attuale*

Lo studio è stato condotto su tutte le vie comunali, prendendo in considerazione i percorsi pedonali o marciapiedi il cui rilievo grafico proviene direttamente dal P.U.T.; per ciascuna via sono stati analizzati entrambi i marciapiedi laterali, rilasciando una valutazione a seconda del grado di accessibilità attuale (sufficiente, da adeguare, insufficiente); il marciapiede è stato valutato sufficiente allorquando presenta almeno un percorso continuo di larghezza superiore a 1,50 ml.,

dotato di rampe di collegamento(scivoli) agli incroci tra il piano stradale ed il piano pedonale e la sua finitura superficiale appare in buone condizioni; il marciapiede è adeguabile quando presenta una larghezza compresa tra 0,90 ml. e 1,50 ml., necessita di rampe di collegamento in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e di rifacimento della pavimentazione. Infine il marciapiede risulta insufficiente quando la sua larghezza è inferiore a 0,90 ml. o nei casi peggiori è inesistente. In corrispondenza di ogni via è stata riportata sia sulle tabelle che negli elaborati grafici la presenza di servizi come la vicinanza di una struttura sanitaria, un ufficio pubblico, ecc...nonché la dotazione di parcheggi riservati ai portatori di handicap; sono stati inoltre evidenziati gli attraversamenti pedonali a norma e non e la presenza o meno di dislivelli altimetrici in corrispondenza di essi. Nella scheda B sono indicati gli interventi per l'adeguamento ed i relativi costi.

La situazione relativa ai percorsi pedonali urbani è piuttosto precaria ad eccezione dei tratti realizzati con l'intervento effettuato nei marciapiedi in centro negli anni 90e di quelli costruiti in concomitanza ad opere di urbanizzazione primaria recenti (vedi marciapiedi intorno a rotatorie, nei pressi dei parcheggi ecc...) e di quelli in corrispondenza delle maggiori istituzioni sociali; in particolare il loro stato di conservazione denuncia generalizzati segni di degrado tanto da presentarsi di primaria importanza numerosi interventi di rifacimento del manto superficiale (nella maggior parte dei casi in asfalto).

La direttrice viaria che presenta prioritari interventi è senza dubbio Via Cavallotti a causa delle sue condizioni precarie dovute a disconnessioni della pavimentazione, mancanza di scivoli di collegamento tra marciapiede e sede stradale, insufficienza della larghezza del percorso pedonale, presenza di ostacoli come rampe carrabili o cartellonistica verticale. Per gli stessi motivi si rendono necessari anche gli interventi in Via Roma , in particolare il tratto compreso tra Via Ferrucci ed il ponte sull'Agliena ed in Borgo Garibaldi per il tratto compreso tra Via Costa degli Alberti e Via dello Spedale; nella zona residenziale compresa tra Via Fiorentina e Via Romana, inoltre, lo stato di conservazione dei marciapiedi risulta alquanto precario con evidenti segni di degrado e, la quasi totalità di essi presenta una larghezza inferiore a 0,90 ml. e pertanto non sono accessibili; nella Tavola n°2 relativa alle soluzioni progettuali da adottare al fine di rendere accessibili i percorsi pedonali insufficienti, sono stati evidenziati con il colore verde i tratti di marciapiede in progetto ovvero da realizzare per creare, in tutte le zone urbane, un possibile percorso continuo e privo di interruzioni o ostacoli che offra la possibilità alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di poter fruire degli spazi comuni e delle strutture di uso pubblico. Per l'abitato compreso tra Via Fiorentina e Via Romana, sono state individuate due possibili direttrici per il suo l'attraversamento da Via Giotto a Via Fiorentina, così come si sono resi necessari interventi per l'adeguamento delle altre due direttrici in senso ortogonale quali Via Raffaello Sanzio e Via Benozzo Bozzoli.

Parimenti per l'abitato compreso tra il torrente Agliena e la circonvallazione di Via Falcone e Borsellino, l'analisi condotta sui percorsi pedonali ha prodotto una situazione alquanto precaria, dal momento che la maggior parte dei marciapiedi presenta larghezze insufficienti, mancano le rampe per il collegamento del piano del marciapiede ed il piano della sede stradale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e la pavimentazione denuncia evidenti segni di degrado; in questa zona si presenta senza dubbio prioritario l'intervento di realizzare una o più possibili direttrici pedonali completamente accessibili in senso ortogonale a Via Don Minzoni in parte già accessibile.

All'interno del centro abitato di Certaldo, occorre segnalare, inoltre, la presenza di direttrici viarie prive di marciapiedi: è questo il caso di Via Fonda, Via Beata Giulia, Via Romana, Via Fiorentina, alcuni tratti di Via del Bosco, Via Ferrucci; è chiaro come l'individuare la possibilità di realizzare almeno un percorso pedonale diventa un intervento di primaria importanza.

### *Attraversamenti per i non vedenti*

L'amministrazione Comunale ha già approvato un altro intervento per l'accessibilità degli attraversamenti pedonali semaforizzati più importanti del capoluogo per adeguarli ai non vedenti, con Deliberazione della Giunta Comunale n. 156 del 01/10/2009.

Infatti secondo il Regolamento emanato con D.P.R. n°503 del 24 Luglio 1996, sono da considerare barriere architettoniche "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.

Sulla base di quanto sopra riportato ed ai sensi della Legge n.85 del 22.03.2001, nella quale è previsto l'adeguamento degli attraversamenti pedonali semaforizzati alle esigenze dei non vedenti, il progetto prevede l'adeguamento di quattro attraversamenti pedonali semaforizzati localizzati nel centro urbano:

- 1) Attraversamento pedonale semaforizzato Viale Matteotti - Via 2 Giugno
- 2) Attraversamento pedonale semaforizzato P.zza Boccaccio
- 3) Attraversamento pedonale semaforizzato Viale Matteotti - Via C.Battisti
- 4) Attraversamento pedonale semaforizzato Viale Matteotti - Via P.Togliatti

Le suddette aree si trovano in corrispondenza delle intersezioni viarie principali del centro cittadino ed il percorso che li collega permette di fruire agevolmente dei maggiori servizi e delle più importanti istituzioni urbane.

Gli interventi previsti andranno ad interessare non solo gli impianti semaforici esistenti, che contraddistinguono ciascun attraversamento, ma coinvolgeranno anche i percorsi pedonali nelle immediate adiacenze, prevedendo per alcuni tratti gli accorgimenti e le segnalazioni tattili che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo in particolare per i disabili visivi; si tratta di pavimentazioni appositamente studiate per essere percepibili con il senso

tattile plantare e con l'uso del bastone bianco, facilmente identificabili dai disabili visivi come informazioni a loro specificamente dedicate.

I semafori esistenti per ciascun attraversamento pedonale interessato, saranno dotati di dispositivi di segnalazione acustica che segnalano il tempo di via libera anche ai non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente.

Allo stato attuale, tutti i marciapiedi in corrispondenza dell'immissione con l'attraversamento pedonale semaforizzato sono dotati di rampe di pendenza adeguata per agevolare il superamento del dislivello altimetrico esistente tra il marciapiede e la pubblica via.

Il costo del progetto ammonta ad € 38.000,00.

Con la cifra, già in bilancio, sarà verificato la possibilità di adeguare anche l'incrocio tra Via Felice Cavallotti e Via Togliatti/Via Terracini.

Architetto Laura Bonaccorsi