



Comune di Ponsacco

Provincia di Pisa

SINDACO
Francesca Brogi

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Andrea Tognoni

UFFICIO DI PIANO
Cristina Donati, Paolo Ferroni
Renzo Manetti, Chiara Turini, Luca Neri

GARANTE DELL'INFORMAZIONE
E DELLA PARTECIPAZIONE
Chiara Turini

piano operativo

**Disposizioni per la programmazione degli
interventi volti all'abbattimento delle
barriere architettoniche nell'ambito urbano**

PROGETTO URBANISTICO
Riccardo Luca Breschi - *coordinatore*
con
Luca Agostini

REDAZIONE DI VAS
Andrea Giraldi

STUDI GEOLOGICI
Fabio Mezzetti

STUDI IDRAULICI
Simone Pozzolini

ANALISI TESSUTI URBANI E CLASSIFICAZIONE
PATRIMONIO EDILIZIO
Teresa Arrighetti

DISPOSIZIONI PER IL PROGRAMMA DI ABBATTIMENTO
BARRIERE ARCHITETTONICHE
Teresa Arrighetti

CLASSIFICAZIONE PATRIMONIO EDILIZIO NEL
TERRITORIO RURALE
Michela Fiaschi e Caterina Fusi

INDAGINI ARCHEOLOGICHE
Antonio Alberti



Doc.5

DISPOSIZIONI PER LA PROGRAMMAZIONE
DEGLI INTERVENTI VOLTI ALL'ABBATTIMENTO DELLE
BARRIERE ARCHITETTONICHE NELL'AMBITO URBANO
DI SUPPORTO ALLA REDAZIONE DEL
NUOVO PIANO OPERATIVO
ai sensi dell'art. 95 comma 6 LRT 65/2014

Arch. Teresa Arrighetti

1-2024

«Per “**discriminazione fondata sulla disabilità**” si intende qualsivoglia distinzione, esclusione o restrizione sulla base della disabilità che abbia lo scopo o l'effetto di pregiudicare o annullare il riconoscimento, il godimento e l'esercizio, su base di uguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali in campo politico, economico, sociale, culturale, civile o in qualsiasi altro campo.»



1

«Per “**progettazione universale**” si intende la progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi usabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. La progettazione universale non esclude dispositivi di sostegno per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari»

[Testi da art. 2 Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità]

1 Fotografia dell'autrice: percorso pedonale nel parcheggio di una struttura sanitaria in Toscana, 2023

PARTE I – IL NUOVO CONTESTO CULTURALE.....	6
2. PREMessa: LA CITTÀ ACCESSIBILE.....	6
3. LA CONVENZIONE ONU SUI DIRITTI DELLE PERSONE CON DISABILITÀ (2006).....	7
4. ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA: LINEE GUIDA – POLITICHE INTEGRATE PER CITTÀ ACCESSIBILI A TUTTI.....	8
5. MOBILITA' SOSTENIBILE E ACCESSIBILITÀ.....	10
6. LA PROGETTAZIONE UNIVERSALE.....	11
6.1. Definizioni.....	11
6.2. Un esempio di applicazione della 'Progettazione universale'.....	13
PARTE II – LEGISLAZIONE E RIFERIMENTI NORMATIVI.....	15
7. LEGISLAZIONE VIGENTE.....	15
7.1. Leggi nazionali e principali contenuti.....	15
a) LEGGE 30 marzo 1971, n. 118 "Conversione in legge del decreto-legge 30 gennaio 1971, n. 5, e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili".....	15
b) Legge finanziaria n. 41 del 28 febbraio 1986.....	15
c) Legge 9 gennaio 1989, n. 13 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati".....	16
d) Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità, degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche".....	16
e) Legge 5 febbraio 1992 n. 104 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate".....	16
f) DPR 24 luglio 1996 n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici".....	16
g) DPR. 6 giugno 2001 n. 380 "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia".....	17
h) Legge 3 marzo 2009, n. 18 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità".....	17
7.2. Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale - MIBAC.....	17

7.3. Leggi e altre disposizioni della Regione Toscana e principali contenuti.....	18
a) Legge Regionale 09 settembre 1991, n. 47 "Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche".....	18
b) Legge regionale 15 maggio 2001 n. 23 "Legge regionale 16 gennaio 1995, n. 5 (Norme per il governo del territorio). Modifiche degli articoli 28 e 29 (mappa di accessibilità urbana) e dell'articolo 35 bis (poteri in deroga alle disposizioni dei piani regolatori generali)".....	19
c) Decreto del Presidenza della Giunta Regionale 29 luglio 2009, n. 41/R - Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 2, lettera g) e comma 3 della legge regionale 3 gennaio 2005,n.1 (Norme per il governo del territorio) in materia di barriere architettoniche.....	20
d) Legge regionale ottobre 2017, n. 60 (Disposizioni generali sui diritti e le politiche per le persone con disabilità).....	21
e) Delibera Giunta Regionale n. 65 del 21-01-2019 - Costituzione del Forum delle associazioni delle persone con disabilità.....	22
f) La legge regionale 65/2014: l'accessibilità nel governo del territorio e la qualità degli insediamenti.....	22
PARTE III - ACCESSIBILITÀ ED ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA DI PONSACCO.....	
24	24
8. ELABORATI DEL RUC PRE-VIGENTE.....	24
8.1. Premessa.....	24
8.2. Programma di intervento per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche ed Urbanistiche (P.A.B.A.) (L.R. 1/2005 art.55 comma 4, lettera f).....	24
8.3. Variante RUC Melorie n.19.....	25
8.4. Variante RUC Val di Cava n.20.....	26
9. NUOVO PIANO STRUTTURALE DI PONSACCO: CONTENUTI IN MATERIA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE E ACCESSIBILITÀ.....	26
10. PROGRAMMA TECNICO-URBANISTICO DELLA MOBILITÀ CICLABILE E SOSTENIBILE DEL COMUNE DI PONSACCO.....	29
PARTE IV - ANALISI DEI TESSUTI URBANI DI PONSACCO.....	
31	31
11. AMBITI DEL TERRITORIO URBANIZZATO: CARATTERISTICHE E CRITICITÀ IN RELAZIONE ALL'ACCESSIBILITÀ.....	31
11.1. Suddivisione in ambiti del territorio urbanizzato.....	31
11.2. Centro storico.....	31
11.3. Ponsacco nord (Via Valdera per Pontedera).....	32

11.4. Ponsacco sud.....	32
11.5. Fuori dal Ponte.....	33
11.6. Melorie.....	34
11.7. Val di Cava.....	34
11.8. Territorio rurale e i parchi.....	35
12. PROGRAMMA PER LA REDAZIONE DEL P.E.B.A.....	36
12.1. Premessa.....	36
12.2. Soggetti tecnici coinvolti nella redazione del Piano P.E.B.A.....	37
12.3. Analisi delle esigenze e partecipazione pubblica.....	37
12.4. Analisi dei contesti territoriali.....	38
12.5. Sinergie con altri piani e progetti.....	39
12.6. Definizione delle soluzioni progettuali e priorità.....	40
13. STRUMENTI INTEGRATI PER L'ACCESSIBILITÀ E L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE.....	43
13.1. Quali sono le barriere architettoniche.....	43
13.2. La pianificazione attuativa.....	44
13.3. Il Regolamento Edilizio.....	45
13.4. SUAP - Attività produttive.....	46
13.5. Lavori pubblici.....	47
13.6. Abachi, norme tecniche ecc.....	47
14. ALLEGATI.....	49

PARTE I – IL NUOVO CONTESTO CULTURALE

2. PREMESSA: LA CITTÀ ACCESSIBILE

Le “Disposizioni per la Programmazione degli Interventi volti all'Abbattimento delle Barriere Architettoniche nell'ambito urbano”, definite anche PIABA, sono contenute nel Piano Operativo ai sensi dell'art. 95 punto 6 della LR 65/2014, che recita:

6. Oltre a quanto previsto dai commi 1, 2, 3, 4 e 5, il piano operativo contiene le disposizioni per la programmazione degli interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano, finalizzati a garantire un'adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità.

Tali contenuti non costituiscono quindi il vero e proprio 'PEBA', ovvero il “Piano per la eliminazione delle barriere architettoniche”, che è uno strumento progettuale specifico e diverso dagli strumenti di pianificazione urbanistica, a cui appartiene il Piano Operativo.

Le presenti 'Disposizioni' vogliono invece costituire la base programmatica e di principi che devono orientare sia la redazione del PEBA, sia la progettazione degli spazi pubblici e privati del Comune di Ponsacco, siano essi nuovi od esistenti oggetto di modifiche, al fine di perseguire le finalità di accessibilità e di inclusione di tutte le persone che sono diritto inalienabile, in primis per la nostra Costituzione nell'articolo 3.

In questo documento non saranno riformulati obiettivi, definizioni o principi, rispetto a quanto già presente in documenti, leggi, regolamenti, report che costituiscono il bagaglio culturale e conoscitivo per chiunque approcci il tema.

Per lo stesso motivo non saranno rielaborati abachi tecnici: abbiamo norme tecniche, linee-guida e soluzioni tecniche già definite, sperimentate ed ampiamente esaustive.

Ci preme invece affrontare i principi più avanzati su questo tema e la legislazione più recente, a partire dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, ratificata dall'Italia con L.18/09, e poi applicata nella legge regionale LR 60/2017, che affermano in particolare il principio della “progettazione universale”, del tutto innovativo rispetto alla concezione precedente di 'barriere architettoniche' e ancora non pienamente applicato.

Si sente oggi la assoluta necessità di andare oltre gli interventi che le stesse associazioni dei disabili chiamano di “protesizzazione dello spazio”, ovvero quelli che comportano la realizzazione di opere “funzionali a risolvere errori nella progettualità urbana” (vedi il documento conclusivo della IV° Conferenza Regionale sui Diritti delle persone con Disabilità promossa dalla Regione Toscana) e che sono il contenuto ormai standardizzato dei PEBA: tali interventi sono sicuramente necessari e indispensabili, ma non più sufficienti.

E' necessario provare ad ampliare la visione ed a pensare ad una città che nel futuro sia

pienamente accessibile ed inclusiva nella sua struttura urbana e nel sistema degli spazi pubblici e di uso pubblico, oltre che degli edifici pubblici e privati: nonostante i numerosi interventi realizzati per abbattere o ridurre le barriere architettoniche, ma anche quelle sociali e culturali, le nostre città continuano ad essere in prevalenza difficilmente accessibili a molta parte dei cittadini e non solo alle persone con disabilità.

Dal documento "Livorno: strumenti integrati per una città più accessibile"² redatto dall'arch. Camilla Cerrina Feroni (dirigente del Comune di Livorno e Presidente INU Toscana) per Urbanpromo, si trae la definizione di 'città accessibile' che sintetizza i concetti che abbiamo cercato di esprimere:

"Una città più accessibile è l'esito di politiche integrate che riguardano la dimensione materiale e immateriale della vita della comunità cittadina, in termini di:

- *Accessibilità ai servizi pubblici*
- *Accessibilità all'istruzione e alla formazione*
- *Accessibilità alle informazioni*
- *Accessibilità fisica allo spazio pubblico*
- *Superamento di barriere fisiche, digitali, culturali, sociali"*

Per quanto affermato, nella redazione del presente documento ci si è avvalsi di materiali di diverso tipo già esistenti e disponibili in rete e sono state anche inserite parti da questi interamente tratte, con i link di riferimento, anche senza commento.

In particolare ci si è avvalsi dei piani e linee-guida redatti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e dal Comune di Udine, in quanto ci sono sembrati particolarmente chiari ed esaustivi, anche come modelli pratici di riferimento, sia nella declinazione del principio della "progettazione universale" sia nella progettazione dei PEBA.

3. LA CONVENZIONE ONU SUI DIRITTI DELLE PERSONE CON DISABILITÀ (2006)

I principi della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (2006), accolto nelle finalità della L.R. 10/2018, è teso a rafforzare un'interpretazione estesa e inclusiva dei temi dell'accessibilità.

La Convenzione si fonda su un nuovo approccio alla disabilità, che fa propri i principi del modello bio-psico-sociale introdotto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità con l'ICF (Classificazione internazionale del funzionamento, della disabilità e della salute, 2001), quale assunto di base da cui scaturisce il principio della non discriminazione.

L'ICF ha segnato una svolta significativa rispetto al passato, imprimendo un nuovo indirizzo:

la disabilità non è più intesa come una caratteristica intrinseca della persona, ma come il risultato della sua interazione con l'ambiente in cui vive, che può presentare barriere.

2

Conseguentemente, la società è sollecitata a intervenire non solo sulle condizioni delle persone, ma anche sull'ambiente che le circonda, per garantire una piena espressione delle loro capacità e raggiungere la massima autonomia possibile nelle attività della vita quotidiana.

Riducendo il divario tra l'ambiente e le capacità individuali è in sostanza possibile garantire la fruizione dello stesso in condizioni di maggiore equità. In questo nuovo approccio, la condizione della persona, temporanea o permanente, anche solo legata all'età (si pensi agli anziani ma anche ai bambini) è, dunque, vista come un elemento in relazione con il contesto. È in questa relazione, ancora poco esplorata, e nell'impegno a rendere l'ambiente accessibile a tutti che si può concretamente realizzare la non discriminazione e l'inclusione sociale.

4. ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA: LINEE GUIDA – POLITICHE INTEGRATE PER CITTÀ ACCESSIBILI A TUTTI

L'INU ha costituito una rete sui temi dell'inclusione e dal 2016 sta sviluppando "Città accessibili a tutti", programma fondato sulla Costituzione e sulla ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite, del 2006, sui diritti delle persone con disabilità.

Il programma ha prodotto le "LINEE GUIDA – POLITICHE INTEGRATE PER CITTÀ ACCESSIBILI A TUTTI"³ dalle quali traiamo alcune parti salienti, rimandando alla lettura dell'intero documento.

"L'accessibilità non può essere settoriale, riguarda la qualità, l'efficienza, la democrazia di città e territori in cui si considerano le barriere che limitano l'accesso delle persone al "funzionamento urbano", senza distinzione delle loro condizioni. L'obiettivo è di governare l'abitare garantendo diritti, dignità, prestazioni e servizi, soddisfacendo le esigenze crescenti delle comunità composte da un numero sempre maggiore di anziani, di persone con condizioni di disabilità e altre fragilità."

"Sin dall'inizio, nel lavoro di Città accessibili a tutti, la **mancanza di politiche dedicate e di integrazione** è apparsa tra le maggiori criticità da affrontare.

È a tale mancanza che si deve la diffusa inefficacia che nel nostro Paese ancora connota il trattamento dell'accessibilità di spazi pubblici, luoghi privati, servizi collettivi e singoli, trasporti."

"Le Linee guida si fondano su alcuni assunti:

- ✓ necessità di operare affinché gli spazi pubblici e la rigenerazione dei beni comuni possano essere 'riconoscibili' da tutti in quanto accessibili;

- ✓ la necessità di uscire dalla settorialità che ancora connota strumenti come i Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), per integrare più efficacemente i temi dell'accessibilità nella pianificazione urbanistica generale, nella programmazione, nella progettazione ordinaria, e in tutti i procedimenti amministrativi attinenti alla trasformazione dello

³ https://inu.it/wp-content/uploads/Linee_guida_-_Politiche_integrate_per_citt_accessibili_a_tutti_Def.pdf

spazio urbano;

✓ il valore anche imprenditoriale ed economico dei temi dell'accessibilità;

✓ l'importanza della costruzione di reti di soggetti pubblici e privati e di reti di relazioni, quali ingredienti alla base di ogni processo di inclusione e trasformazione di spazi pubblici, attrezzature e servizi;

✓ la necessità e l'importanza della formazione, interna alle amministrazioni pubbliche, nelle professioni, tra gli operatori privati, nelle associazioni."

"Categorie delle Linee guida

1. Progetti per la fruizione di spazi, tempi e servizi

Una città è accessibile quando consente al più ampio numero di persone portatrici di diverse abilità di muoversi il più possibile in autonomia e sicurezza tra gli spazi e le attrezzature di uso collettivo, tra i luoghi dell'abitare e quelli in cui si esercitano le attività del vivere quotidiano. Occorre quindi progettare e/o ridisegnare spazi urbani e attrezzature fruibili, confortevoli, sicuri, gradevoli (alla vista, all'udito, al tatto, all'olfatto), divertenti, non ridondanti né invasivi; spazi non specificamente dedicati alle persone con disabilità, ma nei quali tutti possano sentirsi inclusi. Nelle operazioni di riqualificazione e di rigenerazione dei territori urbani esistenti l'accessibilità deve costituire un tema ricorrente e imprescindibile, una componente ineludibile dell'accezione più ampia di sostenibilità.

2. Strumenti per programmare e pianificare

Per rendere le nostre città più accessibili è necessario abbandonare la settorialità che ancora generalmente connota gli strumenti e le politiche in materia di accessibilità. Occorre integrare più efficacemente questo approccio progettuale nella pianificazione urbanistica generale, negli interventi di trasformazione così come in quelli di manutenzione ordinaria, e in tutti i procedimenti amministrativi attinenti alle mutazioni dello spazio urbano.

3. Processi per politiche integrate e interattive

L'accessibilità è un tema trasversale alle politiche pubbliche. Implica la costruzione di un dibattito permanente tra tutti i settori preposti al governo del territorio, in primis quelli che si occupano di politiche e progetti spaziali. Richiede quindi la capacità – da parte dell'attore pubblico e di tutti i portatori di interesse coinvolti – di mettere a sistema conoscenze e campi operativi diversi: dall'urbanistica, al design urbano, all'architettura degli interni; dal welfare socio-sanitario, al governo e gestione amministrativa di spazi e servizi di interesse collettivo, alla mobilità e trasporti; dal recupero e valorizzazione del patrimonio storico, allo sviluppo economico.

4. Formazione per promuovere consapevolezza

Nel supportare quella che si profila come una vera e propria svolta culturale, investire sui

percorsi di formazione costituisce una mossa strategica. Percorsi che si devono sviluppare a tutti i livelli: a partire dall'ambito scolastico-universitario; per proseguire con la formazione continua attraverso approfondimenti tematici rivolti a professionisti ed imprese (come, ad esempio, corsi integrati multidisciplinari per gli operatori/impiegati nel settore pubblico e nei servizi); sino alla creazione di occasioni periodiche per la divulgazione e la discussione di buone pratiche."

5. MOBILITA' SOSTENIBILE E ACCESSIBILITÀ

La mobilità sostenibile e l'accessibilità sono strettamente correlate, come si evince ad esempio dal DECRETO 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" che cita fra gli obiettivi al punto 2:

"[...] Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile si elencano le 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS:

A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità [...]

A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;

[...] Accanto ai macro-obiettivi minimi obbligatori, si elencano di seguito una serie di obiettivi specifici (indicativi) di ogni realtà urbana. [...]

j) garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta;"

Nella relazione al Quadro Conoscitivo del "Programma tecnico-urbanistico della mobilità ciclabile e sostenibile", redatta su incarico del Comune di Ponsacco nel 2020, esprimevamo già le correlazioni che vi sono fra mobilità sostenibile e accessibilità.

In particolare nel punto '2. Impostazione metodologica' si scriveva:

"Il concetto di 'mobilità sostenibile' comprende le accezioni principali di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. [...]

La sostenibilità sociale viene declinata in un concetto più vasto di mobilità per tutti i cittadini, indipendentemente dalle loro caratteristiche economiche, fisiche, sociali, culturali, abitative.

I percorsi e le attrezzature per la mobilità non devono essere progettati separatamente per le diverse categorie di utenti ma devono prevedere la integrazione fra le diverse modalità, garantendo la accessibilità diffusa e salvaguardando tutti i tipi di mobilità, compresa quella su auto privata, che non può essere totalmente esclusa. [...]

Gli obiettivi del presente progetto sono quindi la integrazione della mobilità ciclabile con il più ampio sistema della mobilità sostenibile e della accessibilità, che comprende quindi anche la mobilità pedonale, il trasporto pubblico, il trasporto privato condiviso ed a basso impatto

ambientale, le ippovie ecc., prefigurando una gerarchia delle fattibilità, a breve ed a lungo periodo.

In questa ottica il concetto di "accessibilità" del territorio si svincola dalla visione limitata che vede la divisione e la gerarchia fra percorsi in relazione a categorie specifiche di utenti portatori di diverse abilità, ma si amplia ad un concetto più generale di integrazione, sostenibilità, percorribilità, cittadinanza.

Alla base di questo modello di progettualità c'è l'idea della costruzione di un sistema di reti, che comprende elementi di diversa natura e di diverso rango: attraverso la costruzione di un sistema basato sui concetti principali di integrazione e accessibilità si costruisce un sistema di luoghi, percorsi, servizi e politiche capaci, in tempi diversi e con azioni progressive, di qualificare e migliorare la sostenibilità sotto i profili ambientale, sociale ed economico ed anche di innescare processi virtuosi di sviluppo del territorio.

Fondamentali, in questo approccio, sono la partecipazione dei cittadini ed i contributi di quei gruppi ed associazioni che agiscono in prima persona forme di mobilità sostenibile e sono portatori di conoscenze fondamentali nello sviluppo del progetto.

Risulta necessario anche un rapporto proficuo con tutte quelle categorie di cittadini che pongono interessi specifici in relazioni alla mobilità, come i portatori di diverse abilità, gli operatori scolastici e sanitari, le associazioni di anziani, le famiglie con bambini, le aziende insediate sul territorio, le associazioni sportive e culturali, gli enti gestori di aree protette ecc."

6. LA PROGETTAZIONE UNIVERSALE

6.1. Definizioni

'Universal design' o 'progettazione universale' è un approccio verso la progettazione dell'ambiente, dei prodotti e dei servizi che assicura la partecipazione da parte di tutte le persone su base equa a tutte le attività sociali.

Il documento "Abbattimento barriere architettoniche - Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design"⁴, (prassi di riferimento UNI/PdR 24:2016) contiene sia una descrizione dei principi applicati, sia indicazioni metodologiche e pratiche, che si ritengono una guida utile per programmare gli interventi per l'accessibilità nei tessuti edificati.

Se ne riportano alcuni estratti, rimandando alla lettura integrale al sito indicato.

"La qualità di vita di una città dipende inoltre dalla possibilità che hanno i cittadini di poter usare le risorse e i servizi disponibili, mantenendo le relazioni che loro ritengono fondamentali per la propria vita sociale. L'accessibilità deve elevare il comfort dello spazio urbano, eliminando tutti gli ostacoli che discriminano, a favore di un'uguaglianza di opportunità."

4 <https://www.disabili.com/images/pdf/unipdr2016.pdf>

“Il documento illustra un approccio metodologico fondato sul concetto di accessibilità per tutti, basato sull'analisi del contesto (incluse le modalità di fruizione dell'ambiente), sulla metodica per il rilevamento delle criticità (compresi i criteri per l'individuazione delle barriere architettoniche e sensoriali) e sull'analisi delle scelte progettuali in un'ottica di definizione di budget dei possibili interventi di abbattimento delle barriere architettoniche.

Sono inoltre descritte alcune possibili soluzioni tecniche applicabili alla risoluzione delle criticità che si riscontrano con maggior frequenza negli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche, identificando gli strumenti legislativi, di normazione tecnica volontaria e/o di buone pratiche messe in atto.

Il documento è applicabile a tutti i contesti del costruito, quali ad esempio gli spazi urbani (per esempio percorsi o aree pedonali, piazze, aree verdi e viabilità), edifici pubblici e scolastici, strutture per il tempo libero (per esempio strutture per lo sport, la cultura e lo spettacolo, strutture recettive, edifici di culto e di interesse culturale).”

“Il quadro normativo che regola oggi l'accessibilità e la fruizione del costruito nel nostro paese è molto articolato e frammentario. La presente prassi di riferimento vuole promuovere una visione che superi le attuali divisioni e incoerenze arrivando a una visione globale e inclusiva. Con la definizione del concetto di "qualità totale" si vuole offrire un contributo progettuale al processo di definitivo superamento dell'idea di esclusione legata alla condizione di diversità e/o di disabilità.”



“Lo universal design richiede una conoscenza dei bisogni e del mercato e un approccio di buon senso perché si progettino e si producano beni utilizzabili dal maggior numero possibile di persone. Lo universal design definisce l'utente in modo esteso e non si concentra solo sulle persone con mobilità ridotta. [...]

Non implica tuttavia che tutto sia completamente fruibile da parte di tutti: si propone di offrire

soluzioni che possano adattarsi a persone con mobilità ridotta così come al resto della popolazione, a costi contenuti rispetto alle tecnologie per l'assistenza o ai servizi di tipo specializzato.

Perché questo si realizzi è necessario avviare un confronto partecipato e comunicativo con cui valorizzare il patrimonio specifico costituito dalle esperienze e dalle idee dei vari protagonisti della vita di un manufatto, un'occasione di riflessione, confronto e condivisione tra progettisti, specialisti ed utenti reali, al fine di proporre una visione unitaria dell'accessibilità che spinga tutti a una maggiore consapevolezza.

Si tratta di applicare un nuovo metodo di lavoro che si basi sull'osservazione e sullo studio delle situazioni reali, sull'ascolto reciproco, sulla discussione di ciò che i diversi utenti pensano e desiderano per gli ambienti e gli ausili che ritengono veramente utili e necessari. [...]

La prassi di riferimento si articola dunque secondo le seguenti fasi:

- indagine preliminare per la raccolta delle necessità di abbattimento delle barriere architettoniche;
- metodologia per rilevazione delle criticità (sopralluogo, rilievo fotografico, rilievo planimetrico e altimetrico, identificazione delle possibili soluzioni);
- analisi delle scelte progettuali;
- identificazione delle soluzioni tecniche, applicabili alle casistiche di maggior ricorrenza, quali i servizi igienici, i dislivelli, la progettazione multisensoriale."

6.2. Un esempio di applicazione della 'Progettazione universale'

La Regione Friuli V.G., già citata, ha applicato i principi della "Progettazione universale" nelle proprie "Linee guida per la predisposizione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)" pubblicate nel 2020⁵, in applicazione della L.R. 10/2018 con cui la Regione si è impegnata a migliorare l'accessibilità dello spazio aperto e dell'ambiente costruito per garantire a tutti pari condizioni di fruizione, indipendentemente dalle abilità e capacità psicofisiche di ciascuno, ed a perseguire tale obiettivo promuovendo e sostenendo azioni volte ad accompagnare il processo che guida la cultura del progetto verso una progressiva adesione ai criteri metodologici della Progettazione universale.

Come la Legge regionale della Toscana n. 60 del 2017, sono richiamati i principi della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (2006), per rafforzare un'interpretazione estesa e inclusiva dei temi dell'accessibilità.

Le citate linee-guida - che riteniamo un esempio utile per la redazione dei PEBA e da cui si traggono alcuni contenuti del presente paragrafo - sono finalizzate a mettere a sistema

⁵ Il capitolo utilizza parti tratte dal sito https://www.regione.fvg.it/rafvig/export/sites/default/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/lavori-pubblici/FOGLIA30/allegati/lineeGuida_PEBA_14072020.pdf

concretamente le conoscenze e le competenze ispirate ai criteri della progettazione universale, dove l'ambiente diventa il luogo in cui si concretizza il principio di uguaglianza e di innalzamento della qualità della vita di tutti i cittadini.

Con un radicale cambio di prospettiva, si cerca di uscire da una concezione della salute come oggetto di prestazioni istituzionalizzate e confinate in specifici spazi e servizi, abbracciando un approccio esteso e integrato alla cura delle persone anche attraverso la cura degli spazi urbani, per favorire il rispetto dei diritti umani e di cittadinanza di tutti, fornendo un uguale accesso alle risorse e ai servizi che i contesti urbani possono offrire.

Progettare in modo universale significa in sostanza progettare per tutti, in rapporto alle loro diverse capacità e bisogni. Significa concepire ambienti e prodotti che siano fruibili dal più ampio numero possibile di persone, senza la necessità di aggiungere specifici supporti o soluzioni puntuali, bensì assumendo la progettazione "senza barriere" come criterio imprescindibile. Tecnici e professionisti sono quindi chiamati a elaborare piani e progetti tenendo conto delle esigenze di fruizione di tutti, indipendentemente dall'età, capacità o abilità di ciascuno, dando risposta ai seguenti criteri, definiti nelle citate linee-guida:

- a) equità d'uso: prevedere spazi e attrezzature utilizzabili da tutte le persone;
- b) flessibilità d'uso: prevedere spazi e attrezzature adatti a un'ampia gamma di abilità e preferenze individuali;
- c) uso semplice e intuitivo: l'uso degli spazi e attrezzature devono risultare di facile comprensione;
- d) informazioni accessibili e comprensibili: prevedere che le informazioni sulla dislocazione degli spazi e sulle modalità d'uso delle attrezzature siano facilmente accessibili e interpretabili da tutte le persone;
- e) sicurezza/tolleranza all'errore: prevedere standard di sicurezza che riducano al minimo i rischi derivanti da eventuale uso improprio o azione accidentale da parte di tutti gli utilizzatori indipendentemente dalla loro età, capacità o abilità;
- f) contenimento dello sforzo fisico: il comfort d'uso deve implicare un utilizzo efficace e agevole, con fatica minima da parte di tutti gli utilizzatori;
- g) dimensioni e spazi per l'avvicinamento e l'uso: prevedere appropriate dimensioni e spazi per l'avvicinamento, l'accessibilità, la manovrabilità e l'uso sicuro, indipendentemente dalla statura, postura e dalla mobilità dell'utilizzatore.

È compito della progettazione, considerando i vincoli di contesto, prevenire, eliminare o ridurre le criticità costruttive e ambientali che, a fronte di determinate condizioni della persona, limitano la sua autonomia nella fruizione del contesto urbano facendone emergere la disabilità.

7. LEGISLAZIONE VIGENTE

7.1. Leggi nazionali e principali contenuti

- a) **LEGGE 30 marzo 1971, n. 118 “Conversione in legge del decreto-legge 30 gennaio 1971, n. 5, e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili”**

Art. 27. (Barriere architettoniche e trasporti pubblici)

Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione dovranno essere costruiti in conformita' alla circolare del Ministero dei lavori pubblici del 15 giugno 1968 riguardante la eliminazione delle barriere architettoniche anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o gia' costruiti all'entrata in vigore della presente legge; i servizi di trasporti pubblici ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico puo' essere vietato l'accesso ai minorati; in tutti i luoghi dove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli, che saranno in futuro edificati, dovra' essere previsto e riservato uno spazio agli invalidi in carrozzella; gli alloggi situati nei piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare dovranno essere assegnati per precedenza agli invalidi che hanno difficolta' di deambulazione, qualora ne facciano richiesta. Le norme di attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo saranno emanate, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri competenti, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

- b) **Legge finanziaria n. 41 del 28 febbraio 1986**

All'art. 32, comma 20, dispone che “non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni del D.P.R. 27 aprile 1978 n. 384 (ndr: abrogato e sostituito dal D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503) in materia di superamento delle barriere architettoniche”; l'art. 32 comma 21, della citata legge dispone che “per gli Uffici Pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del D.P.R. 27 aprile 1978 n. 384 dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti i piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge”

c) Legge 9 gennaio 1989, n. 13 “Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”

La legge rappresenta uno dei principali riferimenti normativi a livello nazionale, attraverso il quale il legislatore ha emanato una specifica normativa sulle barriere architettoniche, stabilendo disposizioni applicabili alla nuova costruzione e alla integrale ristrutturazione degli edifici privati.

d) Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità, degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”

Il Decreto, emanato ai sensi del comma 2 dell'art. 1, della legge n. 13/89, rappresenta il decreto di attuazione della L. 13/1989 e definisce le prescrizioni tecniche necessarie a garantire tre diversi livelli qualitativi dello spazio costruito, definiti come accessibilità, visitabilità e adattabilità. Nella norma sono esplicitati i criteri di progettazione e le specifiche funzionali e dimensionali relative alle diverse unità ambientali e loro componenti.

e) Legge 5 febbraio 1992 n. 104 “Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”

la legge all'articolo 24, comma 9, ha stabilito che “i piani di cui all'articolo 32, comma 21, della legge n. 41 del 1986” siano “modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate”

f) DPR 24 luglio 1996 n. 503 “Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”

Il Decreto all'articolo 3 stabilisce che nell'elaborazione degli strumenti urbanistici le aree destinate a servizi pubblici siano scelte preferendo quelle che assicurano la progettazione degli edifici e spazi privi di barriere architettoniche; l'art. 4 definisce i criteri generali d'intervento relativi agli spazi pubblici ed alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale indicando la necessità di realizzare itinerari accessibili alle persone disabili.

Le norme tecniche per la parte sugli edifici fanno riferimento alla L.13/89 ed al suo decreto attuativo DMLLPP n. 236/1989; introducono però anche 'le aree destinate a servizi pubblici' (art. 3), gli 'spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale' (art. 4, in parte criticato dalle associazioni perché per gli spazi pedonali prevede solamente “almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario,”), marciapiedi e attraversamenti (artt. 5-6).

g) DPR. 6 giugno 2001 n. 380 "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia"

Art. 82 (L) - Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico

1. Tutte le opere edilizie riguardanti edifici pubblici e privati aperti al pubblico che sono suscettibili di limitare l'accessibilità e la visitabilità di cui alla sezione prima del presente capo, sono eseguite in conformità alle disposizioni di cui alla legge 30 marzo 1971, n. 118, e successive modificazioni, alla sezione prima del presente capo, al regolamento approvato con d.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche, e al decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236. [...]

8. I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della legge n. 41 del 1986⁶, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate.

h) Legge 3 marzo 2009, n. 18 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità"

Con tale norma l'Italia si è assunta l'impegno di adottare tutti gli atti, le azioni, le politiche necessarie per un deciso cambio di strategia nell'affrontare le tematiche della disabilità, in maniera tale da rendere concreti i diritti che sono sanciti all'interno della Convenzione ONU.

7.2. Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale - MIBAC

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha emesso nel 2018 le "Linee guida per per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale", "Con l'intento di promuovere la più ampia fruizione a musei, complessi monumentali, aree e parchi archeologici, [...]"⁷, di cui sono parte integrante gli allegati:

Allegato 1: P.E.B.A. Un piano strategico per l'accessibilità nei musei, complessi monumentali, aree e parchi archeologici

Allegato 2: Fruizione e accessibilità: profili giuridici e strumenti di attuazione

⁶ 21. Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, [ABROGATO DAL D.P.R. 24 LUGLIO 1996, N. 503] dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge.

⁷ Dal sito: <http://musei.beniculturali.it/notizie/notifiche/linee-guida-per-la-redazione-del-piano-di-eliminazione-delle-barriere-architettoniche-p-e-b-a>

Allegato 3: Glossario

Allegato 4: Checklist da progetto "A.D. Arte".

Nella stesura del documento, Il Gruppo di lavoro ha tenuto conto delle finalità della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (Legge 18/2009), "intendendo inoltre integrare gli obiettivi perseguiti con le Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale (Decreto Ministeriale 28 marzo 2008)."

Le linee-guida vogliono adeguarsi ai principi condivisi dell'universal design, pur riconoscendo che "Tale orientamento, tuttavia, può difficilmente essere applicato agli interventi sul patrimonio architettonico, dove la presenza di condizioni pensate esclusivamente per ristrette fasce di utenza appare spesso legata sia all'identità stessa degli immobili oggetto di tutela, che alle loro particolari vicende storiche. A rigor di termini, dunque, è necessario ancora parlare di superamento delle barriere architettoniche che il costruito storico presenta, ad esso strettamente connaturate."

Nell'impostazione fondamentale delle Linee Guida "si è cercato di superare la logica da manuale di progettazione, evitando di suggerire soluzioni preconfezionate. Il testo si propone dunque come strumento per stimolare la riflessione su un tema la cui complessità viene spesso sottovalutata (si pensi ad esempio alle cosiddette "barriere percettive" quasi sempre ignorate), al fine di superare la prassi corrente della mera "messa a norma", evidenziando come le problematiche connesse con l'accessibilità costituiscano la base stessa della progettazione e della disciplina del restauro."

Le linee-guida risultano quindi un utile riferimento per gli interventi sugli edifici storici ma anche negli spazi urbani storici, per i quali contengono specifiche indicazioni.

7.3. Leggi e altre disposizioni della Regione Toscana e principali contenuti

a) Legge Regionale 09 settembre 1991, n. 47 "Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche"

Impone ai Comuni di predisporre "Programmi operativi d'intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche" (art. 9 comma 1). Interessanti in questa legge alcune definizioni:

"Art. 1 Finalità, obiettivi, contenuti

[...] la presente legge detta norme per la realizzazione e 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.

1 bis. La Regione determina nei propri atti di programmazione il coordinamento delle disposizioni in materia di barriere architettoniche contenute all'interno delle specifiche leggi di

settore definendo regole e modalità per il soddisfacimento della domanda sociale relativa all'accessibilità e mobilità territoriale.

2. Ai fini della presente legge per ambiente costruito si intende l'insieme degli edifici e degli spazi architettonici ed urbanistici con le relative infrastrutture, compresi i mezzi di trasporto pubblico, in cui si svolgono attività legate alla vita di relazione.

Art. 2 Ambito di applicazione

1. Le norme della presente legge si applicano a tutti gli edifici, pubblici e privati, nonché agli spazi urbani ed alle infrastrutture di trasporto pubblico destinati alla fruizione dei cittadini.

2. In particolare le norme della presente legge trovano applicazione:

- a) agli edifici e locali di uso pubblico ivi compresi gli esercizi di ospitalità;
- b) agli edifici di uso residenziale realizzati da soggetti sia pubblici che privati;
- c) agli edifici ed ai locali destinati ad attività sportive e turistiche;
- d) agli edifici ed ai locali destinati ad attività produttive e commerciali di qualunque tipo;
- e) agli spazi ed ai percorsi urbani, nonché alle strutture esterne alle costruzioni di cui al DPR 503/96 (art. 10 Parcheggi);
- f) alle strutture e agli impianti fissi connessi all'esercizio del trasporto pubblico di competenza regionale;
- g) ai mezzi di trasporto pubblico di persone, su gomma, ferro e fune, nonché ai mezzi di navigazione inerenti ai trasporti di competenza regionale;
- h) alle strutture e agli impianti di servizio di uso pubblico, interni ed esterni alle costruzioni;
- i) ai segnali ottici, acustici e tattili da utilizzare negli ambienti e nei luoghi di cui alle lettere precedenti.

b) Legge regionale 15 maggio 2001 n. 23 "Legge regionale 16 gennaio 1995, n. 5 (Norme per il governo del territorio). Modifiche degli articoli 28 e 29 (mappa di accessibilità urbana) e dell'articolo 35 bis (poteri in deroga alle disposizioni dei piani regolatori generali)"

Dei 4 articoli che componevano la legge, modificativa della LR 5/95 che è stata abrogata, restano validi l'art. 2 e l'art. 3, che riguardano l'erogazione dei contributi regionali ai Comuni ai fini dell'eliminazione delle barriere architettoniche ed obbligano i Comuni ad integrare i Regolamenti Urbanistici Comunali con la Mappa dell'accessibilità urbana entro 12 mesi dalla sua entrata in vigore, come condizione necessaria per l'attribuzione dei finanziamenti regionali, a qualsiasi titolo erogati, se finalizzati al superamento delle barriere architettoniche ovvero relativi ai programmi di edilizia sovvenzionata o agevolata (art. 2).

c) Decreto del Presidenza della Giunta Regionale 29 luglio 2009, n. 41/R - Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 2, lettera g) e comma 3 della legge regionale 3 gennaio 2005,n.1 (Norme per il governo del territorio) in materia di barriere architettoniche

Il regolamento contiene indicazioni e norme tecniche che si applicano agli edifici ed agli spazi sia pubblici sia privati, che dovrebbero sovrapporsi alle norme analoghe contenute nei regolamenti nazionali, quali per gli edifici privati il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (applicazione della Legge 13/1989) e per gli edifici, spazi e servizi pubblici il DPR. 24 luglio 1996 n. 503.

Il regolamento contiene alcune norme più restrittive rispetto alle norme nazionali (ad esempio sulla ampiezza delle aperture) e viene quindi anche considerato come linee-guida non obbligatorie. Dalle premesse si estraggono alcune affermazioni principali:

“Partendo dal presupposto che sia necessario soddisfare le esigenze di ogni singolo cittadino, si propone l'obiettivo di facilitare a chiunque il movimento sul territorio; proprio per questo motivo, i principi generali di accessibilità, adattabilità e visitabilità sostenuti dalla normativa nazionale sono stati ulteriormente declinati nella finalità di facilitare l'accesso, gli spostamenti interni e l'utilizzo delle parti comuni; [...] la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche ed urbanistiche, volta a favorire il movimento sul territorio, rileva anche quale indicatore di valutazione della qualità urbana e sociale. [...] in tale prospettiva una buona progettazione degli spazi, in particolare di quelli pubblici, contribuisce ad aumentare il grado di libertà degli individui, nonché la libertà di movimento, pertanto è opportuno che l'attività edilizia e quella urbanistica siano improntate agli stessi principi che regolano la pianificazione territoriale e paesaggistica; [...]”

Art. 2 Ambito di applicazione

1. Al fine di agevolare l'accesso, gli spostamenti interni e l'utilizzo delle parti comuni, le presenti indicazioni tecniche si riferiscono:

a) agli edifici ed agli spazi pubblici e privati, permanenti o temporanei, di nuova costruzione o soggetti a ristrutturazione edilizia, indipendentemente dalla loro destinazione urbanistica;

b) agli edifici ed agli spazi pubblici e privati, permanenti o temporanei sottoposti a interventi edilizi, ivi compresi i frazionamenti, almeno per la parte oggetto dell'intervento stesso, indipendentemente dalla loro destinazione urbanistica;

c) agli edifici e spazi soggetti in tutto o in parte a mutamento di destinazione se finalizzata all'uso pubblico.

2. Le indicazioni tecniche di cui al presente regolamento si applicano altresì:

a) alle strutture e agli impianti fissi connessi all'esercizio del trasporto pubblico di persone;

b) alle strutture e agli impianti di servizio di uso pubblico, esterni o interni alle costruzioni;

c) agli ambienti esterni naturali, privati aperti al pubblico o pubblici, quali parchi, oasi, giardini, parchi archeologici, stabilimenti balneari e arenili liberamente fruibili.

4. Per quanto non espressamente disciplinato dal presente regolamento, si applicano le prescrizioni stabilite dalla normativa statale vigente in materia di barriere architettoniche.

d) Legge regionale ottobre 2017, n. 60 (Disposizioni generali sui diritti e le politiche per le persone con disabilità)

La legge 60 porta l'innovazione in Regione Toscana attraverso l'affermazione dei principi della Convenzione ONU, in relazione alla accessibilità per tutti, come emerge dalle premesse:

“1. La Regione Toscana, in attuazione dei principi stabiliti dagli articoli 2, 3, 30, 32 e 38, della Costituzione, riconosce e promuove i diritti delle persone con disabilità così come enunciati dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea proclamata a Strasburgo nel 2007 e dalla Convenzione delle Nazioni unite (ONU) sui diritti delle persone con disabilità del 13 dicembre 2006, ratificata dallo Stato italiano con la legge 3 marzo 2009, n. 18;

2. La Regione opera per diffondere una nuova cultura della disabilità fondata sul riconoscimento dei diritti della persona con disabilità, della pari dignità e delle pari opportunità promuovendo e sostenendo l'inclusione delle persone con disabilità, la promozione dell'accessibilità per tutti, l'autonomia e la partecipazione attiva nello sviluppo sociale;

3. È necessario riaffermare l'importanza dell'accessibilità all'ambiente fisico, sociale, economico e culturale, alla salute, all'istruzione, all'informazione e alla comunicazione, per permettere alle persone con disabilità di godere pienamente di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali;

4. La disabilità è disciplinata da più atti regionali di varia natura giuridica, legislativa e amministrativa, che pur provvedendo nella materia in modo importante e sostanziale, formalmente determinano un contesto frammentato di misure specifiche e contingenti che rendono anche difficile impostare politiche di lungo corso;

5. La presente legge risponde all'esigenza di inserire in un sistema organico le disposizioni per la tutela dei diritti della persona con disabilità ponendosi come uno strumento di riordino e di miglioramento della normativa regionale; [...]

10. Per quanto concerne l'accessibilità, è opportuno ribadire la centralità dell'eliminazione delle barriere che ostacolano l'esercizio autonomo da parte delle persone disabili di ogni attività. A tal fine si prevede, con un espresso richiamo alla l.r. 47/1991, che la Regione disciplini la realizzazione e la piena utilizzazione di un ambiente costruito secondo le esigenze di tutti i cittadini; [...].”

Si riportano alcuni articoli più significativi:

Art. 1 - Finalità

1. La presente legge persegue le seguenti finalità:

- a) promuovere e assicurare i diritti della persona con disabilità sulla base dei principi di eguaglianza, non discriminazione e inclusione sociale;
- b) rimuovere e prevenire le condizioni che impediscono alla persona con disabilità il raggiungimento della propria autodeterminazione;
- c) favorire la realizzazione del diritto al lavoro delle persone con disabilità, promuovendo interventi finalizzati all'inserimento e alla permanenza nel lavoro delle stesse;
- d) regolare l'attività dei soggetti pubblici e privati diretta a eliminare situazioni di rischio, di ostacolo o di impedimento alla mobilità e fruibilità generale derivanti da barriere architettoniche e sensoriali;
- e) assicurare il diritto all'informazione delle persone con disabilità anche mediante lo sviluppo del portale regionale della disabilità.

CAPO IV Accessibilità - Art. 15 Eliminazione delle barriere all'accessibilità

1. La Regione disciplina la realizzazione e la piena utilizzazione di un ambiente costruito secondo le 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, ai sensi della legge regionale 9 settembre 1991, n. 47 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche).

CAPO V Mobilità - Art. 16 Mobilità individuale

1. La Regione promuove azioni rivolte alle persone con disabilità al fine di favorire la mobilità individuale con la maggiore autonomia possibile.

e) Delibera Giunta Regionale n. 65 del 21-01-2019 - Costituzione del Forum delle associazioni delle persone con disabilità.

In attuazione dell'art. 25, comma 1, della l.r. 60/2017, viene costituito il Forum delle associazioni delle persone con disabilità, individuando forme e modalità adeguate per garantire la massima partecipazione dei rappresentanti delle Associazioni di settore operanti in Toscana; tale organismo di partecipazione ha tra le sue funzioni anche il confronto sullo stato di attuazione delle politiche per le persone con disabilità e l'elezione dei componenti della Consulta regionale per la disabilità.

f) La legge regionale 65/2014: l'accessibilità nel governo del territorio e la qualità degli insediamenti

La Legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 "Norme per il governo del territorio" affronta in più articoli il tema dell'accessibilità, quale elemento di qualità degli insediamenti e di qualità della

vita sociale, connesso ed integrato ad altri temi quali la mobilità, la continuità e le le connessioni dei percorsi e degli spazio pubblico negli insediamenti urbani.

L'accezione di accessibilità risulta quindi più ampia rispetto alla mera eliminazione delle barriere architettoniche, che è comunque disciplinata nella parte relativa ai titoli edilizi.

Si riportano le principali disposizioni:

“Art. 62 Qualità degli insediamenti. Regolamento

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, unitamente alle correlate norme regolamentari e agli atti di programmazione perseguono la qualità degli insediamenti in riferimento:

[...] b) alla dotazione e continuità degli spazi pubblici, del verde urbano e del verde di connessione ecologica, dei percorsi pedonali e ciclabili e della connessione anche intermodale alle infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico;

c) alla funzionalità, al decoro e al comfort delle opere di urbanizzazione e dell'arredo urbano;

d) alla dotazione di attrezzature e servizi con particolare attenzione alle attività commerciali di vicinato e ai servizi essenziali;

[...] i) all'eliminazione delle barriere architettoniche ed urbanistiche in conformità con quanto previsto dalla legge regionale 9 settembre 1991, n. 47 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche), e all'accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;

l) alla qualità dell'architettura con particolare riferimento agli spazi d'uso collettivo ed alle opere pubbliche; [...]

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica privilegiano un'organizzazione degli spazi e delle funzioni tale da assicurare la qualità della vita sociale della popolazione.”

L'art. 92 comma 4 della LR 65/2014 prevede che il Piano Strutturale, all'interno della strategia dello sviluppo sostenibile, definisca:

“e) gli indirizzi e le prescrizioni da rispettare nella definizione degli assetti territoriali e per la qualità degli insediamenti, ai sensi degli articoli 62 e 63, compresi quelli diretti a migliorare il grado di accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;”.

L'art. 95 comma 6 prevede che il Piano Operativo contenga:

“le disposizioni per la programmazione degli interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano, finalizzati a garantire un'adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità.”

PARTE III - ACCESSIBILITÀ ED ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA DI PONSACCO

8. ELABORATI DEL RUC PRE-VIGENTE

8.1. Premessa

Nel Regolamento Urbanistico adottato nell'agosto 2008 è presente il "Programma di intervento per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche ed Urbanistiche (P.A.B.A.) (L.R. 1/2005 art. 55 comma 4, lettera f)"; l'elaborato non risulta modificato in approvazione né nelle successive varianti al RUC.

Inoltre all'interno di alcune delle Varianti del Regolamento Urbanistico Comunale vigente del Comune di Ponsacco vi sono alcune elaborazioni che riguardano l'eliminazione delle barriere architettoniche in ambito urbano e propongono una lettura del tema dell'accessibilità più ampia e conforme agli orientamenti attuali, descritti nella parte iniziale della presente relazione, che va oltre la pur necessaria verifica di conformità formale dei singoli edifici alle normative.

In particolare in entrambe le Varianti è presente una cartografia di analisi urbana dell'ambito interessato, che contiene la individuazione dei luoghi di interesse collettivo, delle fermate e itinerari del TPL, dei parcheggi e la valutazione dell'accessibilità dei principali itinerari.

Nella "Scheda di analisi e localizzazione delle barriere architettoniche" è presente un'analisi a livello di maggior dettaglio delle barriere presenti in marciapiedi, attraversamenti stradali, fermate autobus e parcheggi.

In un'ottica di continuità della pianificazione e di non duplicazione/reiterazione dei documenti, tali elaborati potranno andare a comporre la base conoscitiva per la redazione del nuovo PEBA, mentre le schede grafiche elaborate sia per la variante 19 sia per la 20 potranno essere utilizzate come modello per la parte di analisi delle barriere architettoniche in tutto il territorio comunale.

8.2. Programma di intervento per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche ed Urbanistiche (P.A.B.A.) (L.R. 1/2005 art.55 comma 4, lettera f)⁸

Il documento, se pure molto sintetico, riporta considerazioni e programmi che possono essere validi anche oggi, soprattutto sul tema della fruibilità della città, mentre sui contenuti del P.A.B.A. rimane legato all'analisi degli edifici pubblici e dei principali percorsi.

Per la programmazione e la divisione degli interventi in stralci funzionali consiglia di "tener conto della divisione funzionale dei percorsi in poli urbani, nodi, percorsi principali e secondari".

Contiene la dichiarazione del settore LL.PP. in merito all'accessibilità degli edifici pubblici,

8 Elaborato del RUC 2008 ALLEGATO

con l'elenco di n° 22 edifici comunali e la loro conformità alla L 13/89.⁹

La situazione degli edifici è ovviamente datata, in prevalenza conforme o con lavori in corso, se ne riporta solo l'elenco:

1. Palazzo Valli ubicato in P.zza Valli, n.8
2. Palazzo Valli (Saletta Valli) ubicato in P.zza Valli, n. 17
3. Sala Consiliare/Tributi, ubicata in P.zza Valli, 8
4. Sede della Polizia Municipale ubicata in P.zza Valli
5. Biblioteca Comunale ubicato in P.zza Caduti di Cefalonia e Corfù, n. 8
6. Cinema Odeon ubicato in via dei Mille.
7. Asilo Nido Albero Azzurro, ubicato in P.zza Caduti di Cefalonia e Corfù
8. Scuola materna Borghi (ex Curtatone) ubicata in via Carducci
9. Scuola materna Machiavelli ubicata in via Machiavelli
10. Scuola materna Le Melorie ubicata in via Gabbiano in Località Le Melorie
11. Scuola materna Val di Cava ubicata in via della Costituzione in Località Val di Cava
12. Scuola elementare Val di Cava ubicata in via della Costituzione in Località Val di Cava
13. Scuola elementare Le Melorie ubicata in via Gabbiano in Località Le Melorie
14. Scuola elementare Giusti ubicata in via Giusti
15. Scuola elementare Mascagni ubicata nella sede dell'Istituto Comprensivo L. Niccolini in via Melegnano
16. Scuola Media L. Niccolini ubicata in via Melegnano
17. Palestra Polivalente Iacopini, ubicata in via Melegnano
18. Palestra Scuola Giusti ubicata in via Giusti
19. Impianto sportivo ubicato in viale della Rimembranza
20. Impianto sportivo I Poggini, ubicato in via Buozzi
21. Impianto sportivo denominato Tennis I Poggini ubicato in via Buozzi
22. Cimitero Comunale ubicato in via di Gello

8.3. Variante RUC Melorie n.19

La Variante n.19 del novembre 2016: "Variante al regolamento urbanistico finalizzata alla ridefinizione del comparto PIP in loc. Le Melorie. Adozione ai sensi degli articoli 30 e 32 della L.R. 65/2014" riguarda l'UTOE 3 – Zona industriale ed ha fra gli elaborati la "Indagine propedeutica per la formazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche"¹⁰, che contiene l'analisi dei luoghi di interesse collettivo della zona industriale, dell'accessibilità

⁹ La L 13/89 riguarda gli edifici privati, anche se le specifiche tecniche sono riferimento anche per gli edifici pubblici nel DPR 24 luglio 1996 n. 503 (vedi cap. 6.1.f) della presente relazione.

¹⁰ https://www.comune.ponsacco.pi.it/uploads/files/Indagine_PEBA.pdf

della viabilità e dei parcheggi e la localizzazione delle barriere architettoniche nella zona analizzata, organizzata graficamente su una "Scheda di analisi e localizzazione delle barriere architettoniche".

Nella 'Indagine P.E.B.A.' della variante 19, nelle parti iniziali, è presente un elenco dei "Destinatari" e delle "Problematiche connesse", che può sicuramente essere ampliato ma che già risponde ai principi della Convenzione ONU¹¹, che stabilisce che la disabilità non è più intesa come una caratteristica intrinseca della persona, ma come il risultato della sua interazione con l'ambiente in cui vive, pertanto la società è sollecitata a intervenire non solo sulle condizioni delle persone, ma anche sull'ambiente che le circonda.

L'elenco dei 'destinatari' infatti considera una pluralità di situazioni non solo legate a disabilità, che devono essere tutte considerate per ridurre "il divario tra l'ambiente e le capacità individuali" e "per garantire la fruizione dello stesso in condizioni di maggiore equità"¹².

L'elenco, da perfezionare ma utile base di lavoro, comprende: bambini, anziani, disabili in carrozzina, disabili temporanei, persone con deficit visivo e/o uditivo, persone con problemi cognitivi (Down)¹³ e cardiorespiratori, persone con passeggino o carrozzina, donne in gravidanza, persone obese.

8.4. Variante RUC Val di Cava n.20

La Variante n.20 al R.U., finalizzata alla ridefinizione della UTOE 5 Val di Cava del febbraio 2017, ha fra gli elaborati del QC la "Analisi degli standard urbanistici e indagine propedeutica per il PEBA"¹⁴, che contiene una cartografia con l'individuazione dei servizi e attrezzature pubbliche nell'UTOE Val di Cava ed una tavola di "Indagine propedeutica per il PEBA" che riguarda spazi ed edifici pubblici e/o di interesse pubblico, trasporto pubblico, parcheggi, viabilità e percorsi. Vi è inoltre la "Scheda di analisi e localizzazione delle barriere architettoniche" a livello urbano. I materiali sono analoghi a quelli della Variante n.19.

9. NUOVO PIANO STRUTTURALE DI PONSACCO: CONTENUTI IN MATERIA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE E ACCESSIBILITÀ

Il nuovo Piano Strutturale di Ponsacco è stato approvato con Delibera C.C. n. 82 del 28.12.2022.

La Disciplina del Piano Strutturale approvato, in coerenza con la LR 65/2014, contiene alcune disposizioni in materia di barriere architettoniche e accessibilità ed in particolare nella Disciplina:

"Art. 34 - Criteri per il dimensionamento e la localizzazione dei servizi e delle dotazioni territoriali pubbliche

11 Vedi capitolo 2 della presente relazione.

12 Vedi capitolo 2 della presente relazione.

13 Questa definizione è molto riduttiva e da perfezionare.

14 https://www.comune.ponsacco.pi.it/uploads/2_Quadro_Conoscitivo_Analisi_Standard_Peba_adozione_1501573491.pdf

5. Il Piano Operativo ed i successivi atti di governo del territorio dimensionano, localizzano e disciplinano i servizi e le dotazioni territoriali pubbliche sulla base degli obiettivi del Piano, dei parametri e dei criteri sopraindicati ed in conformità alle seguenti indicazioni sulla qualità degli insediamenti di cui all'art. 62 della LR 65/2014: [...]

- eliminazione delle barriere architettoniche ed urbanistiche ed accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città, [...]"

"Art. 37 - Unità Territoriale Organica Elementare 1 – Il capoluogo

Territorio urbanizzato

7. Sono indirizzi al Piano Operativo per il territorio urbanizzato dell'UTOE 1:

[...] - definire un programma per l'abbattimento della barriere architettoniche e per migliorare l'accessibilità ai servizi ed alle attrezzature pubbliche con prioritaria attenzione per i percorsi non classificati come "accessibili" o "accessibili con interventi" nella tav. M.01 "Mappa dei percorsi accessibili", [...]"

Inoltre il Piano Strutturale approvato contiene l'elaborato All. 22 - Mappa dei percorsi accessibili M.01¹⁵, che individua 44 edifici pubblici e di interesse pubblico (fonte: uffici comunali) e ne indica il livello di accessibilità (Accessibile/Accessibile con interventi/Non accessibile).

Di seguito è inserito l'elenco tratto dalla cartografia.

Gli edifici censiti sono in prevalenza accessibili, pochi necessitano di interventi, solo 2 edifici (n° 17 battistero e n° 43 caserma dei carabinieri) non sono accessibili.

Per quanto invece riguarda i percorsi (fonte: uffici comunali), l'incidenza di quelli accessibili è poco rilevante; nel centro urbano di Ponsacco infatti risultano accessibili solo i tratti di via Carducci e via Roma a est del centro storico e la via Don Minzoni; risultano accessibili con interventi il viale della Rimembranza ed il tratto della via Valdera per Pontedera da piazza della Repubblica a via I Maggio.

Una maggiore incidenza di percorsi accessibili si rileva nelle frazioni delle Melorie (a nord della via di Gello) e di val di Cava, sicuramente per uno sviluppo urbanistico maggiormente pianificato e di tratti di nuova viabilità, ma anche in queste frazioni non vi è continuità fra i tratti accessibili, se non in casi sporadici.

Appare evidente come il tema della accessibilità urbana e della continuità dei percorsi debba ancora essere affrontato con un approccio complessivo e non per parti.

15 https://www.comune.ponsacco.pi.it/uploads/files/All.22_Tav.M.01_tavola%20dei%20percorsi%20accessibili.pdf

Elenco edifici pubblici da All. 22 - Mappa dei percorsi accessibili M.011

NUMERO	DESCRIZIONE	ACCESSIBILITA'
1	Chiesa di San Bartolomeo	Accessibile
2	Scuola dell'Infanzia Le Melorie	Accessibile
3	Scuola Primaria Le Melorie	Accessibile
4	Farmacia Comunale Le Melorie	Accessibile
5	Cimitero comunale	Accessibile
6	Poste Italiane	Accessibile
7	Sede Pubblica Assistenza	Accessibile
8	Poliambulatorio ASL	Accessibile
9	Campo Sportivo Viale Rimembranza	Accessibile
10	Farmacia Santarsiero	Accessibile
11	Sede Misericordia	Accessibile
12	Campo sportivo I Poggini	Accessibile
13	Centro Tennis I Poggini	Accessibile
14	Palestra Polivalente "Elisabetta Iacopini"	Accessibile
15	Chiesa di Don Bosco	Accessibile
16	Chiesa di San giovanni Evangelista	Accessibile
17	Battistero	Non accessibile
18	Chiesa della Casa di Riposo Gianpieri	Accessibile
19	Chiesa delle Suore di San Giuseppe	Accessibile
20	Chiesa San Frediano	Accessibile
21	Chiesa San Sebastiano	Accessibile
22	Chiesa del Corpus Domini	Accessibile
23	Chiesa Sant'Andrea in Petriolo	Accessibile
24	Scuola primaria Mascagni	Accessibile
25	Scuola secondaria di 1° marchese Iapo Niccolini	Accessibile con interventi
26	Direzione Didattica	Accessibile
27	Scuola per l'infanzia Borghi	Accessibile
28	Scuola per l'infanzia Macchiavelli	Accessibile
29	Scuola per l'infanzia Giusti	Accessibile
30	Scuola Primaria Giusti	Accessibile
31	Scuola dell'Infanzia Val di Cava	Accessibile
32	Scuola Primaria Val di Cava	Accessibile
33	Scuola Primaria Fucini	Accessibile
34	Palazzo Valli	Accessibile
35	Comando polizia municipale	Accessibile
36	Palazzo Comunale	Accessibile con interventi
37	Sala Consiliare	Accessibile
38	Scuola per L'infanzia Camugliano	Accessibile
39	Oratorio Madonna della Tosse	Accessibile
40	Cinema odeon	Accessibile
41	Convento delle Suore di San Giuseppe	Accessibile
42	Villino Mattei	Accessibile con interventi
43	Caserma dei Carabinieri	Non accessibile
44	Centro diurno Via Ravera	Accessibile

10. PROGRAMMA TECNICO-URBANISTICO DELLA MOBILITÀ CICLABILE E SOSTENIBILE DEL COMUNE DI PONSACCO

Come già evidenziato nel cap. 4 della presente relazione, l'accessibilità – nella sua ampia accezione che abbiamo cercato di rappresentare – è strettamente connessa con la mobilità pedonale e ciclabile, laddove un percorso destinato alla mobilità lenta ed attiva può essere fruibile da tutta la cittadinanza ed adeguato, spesso con modesti interventi, anche a specifiche disabilità.

Le finalità del programma per la mobilità ciclabile e sostenibile ha molti punti in comune con i programmi per l'accessibilità e la eliminazione delle barriere architettoniche, per esempio nell'obiettivo di creare una rete ciclo-pedonale che metta in relazione tra loro i percorsi principali, nella ricerca di soluzioni tecnologiche e architettoniche per la sosta e l'attraversamento delle strade carrabili, nello studio dei movimenti e dell'accessibilità all'interno del centro storico e dei tessuti a prevalenza residenziale, nello studio dei percorsi casa-scuola e casa-lavoro, nello studio dei collegamenti nel territorio rurale.

Anche i poli attrattori per la mobilità sostenibile e per l'accessibilità sono gli stessi: ad esempio si riporta parte della legenda della tavola 3A-Stato attuale / Quadro interpretativo del "Programma tecnico-urbanistico della mobilità ciclabile e sostenibile del comune di Ponsacco".

Estratto legenda tavola 3A-Stato attuale_Progetto per la mobilità ciclo-pedonale_Quadro interpretativo

LEGENDA

Tessuti edilizi:	Servizi:	Progetti di riqualificazione previsti nel PS
 residenziale	 scuola dell'infanzia	 nuove centralità
 produttivo	 scuola primaria	 poli scolastici
 misto residenziale/commerciale	 scuola secondaria di I grado	 poli sportivi
 centro storico	 cimitero	 Interventi per la riduzione del rischio idraulico
Viabilità principale:	 servizi sanitari	 connessioni da creare
 SGC Fi-Pi-Li	 sede comunale	
 strada regionale Sarzanese Valdera	 ufficio postale	
 viabilità di interesse sovracomunale	 aree verdi	
 assi portanti della struttura urbana	 parco urbano	
 fermate TPL	 campo sportivo	
Tracciati ciclabili:	 piazze	
 piste in sede propria	 parcheggi	
 piste ad uso promiscuo ciclo/pedonale		
 ciclopista dell'Era		

Ai fini della possibile integrazione fra piani per l'accessibilità e piani per la mobilità sostenibile, in un concetto allargato di fruizione universale e non dedicata a singole categorie o gruppi di cittadini, si segnala anche il progetto della mobilità ciclabile e sostenibile nella parte "Completamento sistema esistente", tavola 4B_Progetto per la mobilità ciclo-pedonale, in quanto molte delle considerazioni contenute - ad esempio sulla adattabilità di percorsi e tracciati

attualmente poco accessibili a ciclisti e pedoni – possono essere allargate al tema delle barriere architettoniche e della fruibilità per tutte e tutti.

Estratto legenda tavola 4B_Progetto per la mobilità ciclo-pedonale_Completamento sistema esistente

PROGETTO			
	Piste ciclabili di progetto da realizzare su nuovi tracciati ad uso esclusivo ciclopedonale, anche affiancati a viabilità esistente		Spazi attrezzati per la sosta delle biciclette, anche quali punti di interscambio bici-TPL, all'interno di aree a parcheggio o verde pubblico, esistenti e/o di progetto
	Piste ciclabili di progetto da realizzare in sede propria sulla viabilità esistente (su marciapiede esistente o su sede stradale)		Piazze, parcheggi, aree verdi pubbliche da integrare alla rete della mobilità ciclo-pedonale, dove implementare l'equipaggiamento vegetale e prevedere appositi spazi ed attrezzature per la sosta e la ricreazione
	Piste ciclabili di progetto da realizzare sulla sede di strade secondarie esistenti, sterrate o asfaltate, carrabili e/o pedonali e/o carrabili con limitazioni, da destinare ad uso esclusivo ciclo-pedonale o ad uso promiscuo (ciclo-pedonale prevalente e carrabile riservato ai frontisti)		Ambiti per attrezzature e servizi (sportivi, scolastici, verde pubblico), esistenti e/o di progetto, che costituiscono poli attrattori e qualificanti della rete della mobilità lenta
	Viabilità esistente dove favorire l'uso promiscuo pedonale /ciclabile/carrabile attraverso limitazione della velocità, regolamentazioni della sosta, segnaletica e attraversamenti sicuri		Tratti stradali dove prevedere apposita segnaletica di pericolo, limitazione della velocità e tratti rialzati per la presenza di intersezioni con la mobilità ciclabile e di attraversamenti pedonali
	Tracciati minori esistenti, pedonali o carrabili con limitazioni, urbani ed extra-urbani, da mantenere all'uso promiscuo ciclo-pedonale e carrabile con limitazioni (anche con l'introduzione di apposita segnaletica), che integrano la rete principale della mobilità lenta		Attraversamenti puntuali ciclo-pedonali su viabilità carrabile ad elevato scorrimento, dove prevedere misure di protezione di pedoni e ciclisti (rialzamento, limitazione della velocità, semafori, isole di sicurezza)
			Stazione di servizio esistente, dove inserire attrezzature di servizio al ciclo-turismo (sosta, riparazioni, servizi, area pic-nic ecc.)

PARTE IV – ANALISI DEI TESSUTI URBANI DI PONSACCO

11. AMBITI DEL TERRITORIO URBANIZZATO: CARATTERISTICHE E CRITICITÀ IN RELAZIONE ALL'ACCESSIBILITÀ

11.1. *Suddivisione in ambiti del territorio urbanizzato*

Nelle analisi conoscitive svolte sul territorio urbanizzato di Ponsacco per il Piano Operativo si riconoscono alcuni ambiti urbani connotati da caratteristiche simili:

- Centro storico
- Ponsacco nord (Via Valdera per Pontedera)
- Ponsacco sud
- Fuori dal Ponte (Via Valdera per Capannoli)
- Melorie
- Val di Cava

Le descrizioni e le analisi condotte risultano fondamentali anche per il tema dell'accessibilità, così come si collegano a questo tema le considerazioni fatte nelle diverse relazioni che accompagnano il "Programma della mobilità ciclabile e sostenibile" del Comune di Ponsacco¹⁶, per le analogie che ci sono fra la mobilità pedonale e ciclabile – detta anche 'mobilità lenta' - e l'accessibilità nel suo senso più ampio.

11.2. *Centro storico*

Il centro storico tutela giustamente la percorribilità pedonale, che deve essere prioritaria anche rispetto a quella ciclabile; ad oggi risulta difficile invece percorrere le vie che lo circondano - sia a piedi sia in bicicletta - per le sezioni ridotte e l'elevato traffico automobilistico.

Il parcheggio di piazza della Repubblica costituisce un attrattore di traffico ma può essere un'importante risorsa per l'accessibilità del centro storico e delle aree limitrofe e per la mobilità lenta.

Si nota come in alcuni casi l'obiettivo di tutelare i pedoni rispetto ai mezzi motorizzati possa costituire ostacolo alla accessibilità: vedi ad esempio il dissuasore posto sul percorso pedonale di accesso al centro storico da via dei Mille.



16 <https://www.comune.ponsacco.pi.it/uffici-e-servizi/urbanistica/progetto-della-mobilitaa0-ciclabile-e-sostenibile/2258>

11.3. Ponsacco nord (Via Valdera per Pontedera)

L'ambito comprende i tessuti che si attestano sulla via Valdera a nord del centro storico di Ponsacco e in parte lungo il lato nord della via di Gello; si tratta di un ambito molto complesso, in parte penalizzato dall'attraversamento viario della via Valdera.

I tessuti edificati hanno caratteristiche eterogenee sia per la commistione di destinazioni d'uso (residenza, edifici produttivi e commerciali, servizi e attrezzature) sia per la struttura morfologica con diverse densità e configurazioni, che si struttura in direzione nord-sud lungo la via Valdera.



Immediatamente a nord del centro storico i tessuti sono più densi ed a prevalenza residenziale, proseguendo verso nord la densità si riduce ed aumentano l'eterogeneità e la mixité.

La via Valdera ha un forte carico di traffico; i marciapiedi non hanno caratteristiche omogenee e non sempre sono continui; non tutti gli attraversamenti sono pienamente accessibili.



I tessuti edificati hanno caratteristiche diversificate e sono presenti strade come via Bagnaia, via I Maggio e via Fratelli Rosselli che consentono di intervenire per migliorare l'accessibilità data la sezione più ampia e la presenza di marciapiedi e piste ciclabili; altre dove i tessuti interni più densi, a est ed a ovest della via Valdera, necessitano di interventi sulla regolazione del traffico e dei parcheggi al fine di garantirne una percorribilità sicura.

11.4. Ponsacco sud

Comprende tutti i tessuti a sud del centro storico di Ponsacco, fino alla variante SR 439, delimitati a est dal fiume Cascina; si tratta di un ambito caratterizzato da tessuti a diverse

densità in prevalenza residenziali, molti derivanti da progetti urbanistici unitari, intercalati da aree ed edifici per servizi e attrezzature pubblici e di uso pubblico e da complessi commerciali e direzionali.

L'esteso tessuto edificato è connotato da parti e nuclei distinti con datazione, morfologia e destinazioni d'uso diverse (residenziale, commerciale, servizi) e da viabilità con caratteristiche e sezioni eterogenee, con la presenza di ambiti per attrezzature e verde attrezzato di rilevante dimensione; purtuttavia in questa parte del territorio edificato è possibile ritrovare alcuni assi viari ordinatori (ad esempio la via Rospicciano, via Nazario Sauro e via Montale in direzione nord-sud, viale della Rimembranza e via Di Vittorio in senso est-ovest) su cui è possibile strutturare la razionalizzazione ed il miglioramento della percorribilità, della accessibilità e della permeabilità dei tessuti edificati.



Questo ambito è oggetto di alcune previsioni strategiche nel PS con la individuazione di due polarità per interventi pubblici e di interesse pubblico che costituiscono una opportunità anche per migliorare l'accessibilità.

Dove i tessuti edificati sono più densi, come l'esempio in foto di via Petrarca, le sezioni stradali sono ridotte ed in molti casi prive di marciapiedi, mentre la sosta delle auto non sempre rispetta la regolamentazione in atto, pertanto in molte parti di questi tessuti anche la mobilità pedonale è difficoltosa e non sicura e l'accessibilità è scarsa; è necessario quindi intervenire anche sulla regolazione del traffico e dei parcheggi oltre che sui percorsi, al fine di garantire una percorribilità sicura.

11.5. Fuori dal Ponte

Comprende i tessuti posti a est del fiume Cascina, racchiusi fra questo e le anse del fiume Era, attestati sulla via Valdera per Capannoli e sulla via Chiavaccini; si tratta di un ambito in prevalenza residenziale, a densità non elevata, cresciuto per addizioni successive – molte derivanti da interventi unitari – lungo le viabilità che lo strutturano e che hanno occupato porzioni di territorio rurale; è connotato fortemente dai fiumi che lo delimitano e dal ponte che lo collega con il centro storico e gli ambiti a ovest del Cascina.

Le due viabilità di scorrimento (la via Chiavaccini e la via Valdera) sono in parte prive di banchine e marciapiedi ed in parte con sezioni ridotte, che rendono difficile e poco sicura la mobilità pedonale e



gli attraversamenti; qui sono necessari interventi fisici ma anche interventi sulla regolazione del traffico e dei parcheggi, per garantire la massima accessibilità, la mobilità e la sosta.

Nei tessuti interni (vedi esempio nella foto, via Leonardo da Vinci) le sezioni stradali e le densità consentono la realizzazione di una accessibilità diffusa, con interventi di miglioramento dell'esistente.

11.6. Melorie

Si tratta di un ambito isolato, posto a ovest della Zona industriale e attestato a nord ed a sud della via di Gello, derivante in prevalenza da progetti urbanistici unitari; all'interno è connotato da una efficiente rete della viabilità carrabile ed anche ciclo-



pedonale; è oggetto di progetti per nuovi servizi e attrezzature che andranno a completare la parte sud, attualmente meno definita della parte nord; affaccia sul territorio rurale sia a nord sia a sud. La frazione è servita dalla pista ciclo-pedonale della via di Gello.

Nel P.S. sono individuati diversi percorsi accessibili, dovuti ai progetti urbani unitari che hanno garantito la realizzazione dei marciapiedi ed una discreta razionalità morfologica degli insediamenti. Risultano necessari interventi localizzati per l'accessibilità, realizzabili contestualmente alle manutenzioni.

Nell'ambito, nella parte sud, sono previsti nuovi servizi e attrezzature di interesse pubblico che costituiscono una opportunità anche per l'accessibilità complessiva.

11.7. Val di Cava

Si tratta di un ambito separato posto a nord-est del territorio comunale, caratterizzato da tessuti disomogenei, alcuni a più alta densità ma anche con vaste aree libere, innestato e

sviluppato lungo ed all'interno della viabilità, costituita dalla SP 11 delle Colline per Legoli; non vi è rilevante commistione fra edifici residenziali ed edifici produttivi, essendo i tessuti chiaramente suddivisi per le diverse destinazioni.

Nel Piano Strutturale sono individuati diversi percorsi accessibili, dovuti ai progetti urbani unitari ed alla realizzazione di nuova viabilità; lungo la nuova viabilità tangente all'abitato è presente un'ampia pista ciclo-pedonale segnalata ed asfaltata.

La struttura del tessuto urbano, le sezioni stradali ed i percorsi già esistenti consentono la realizzazione di interventi per il miglioramento dell'accessibilità.

11.8. Territorio rurale e i parchi

Anche nel territorio aperto può essere garantita una più elevata accessibilità, connessa ed in continuità con i tessuti urbani, anche con modesti interventi di manutenzione della viabilità comunale e vicinale, come la realizzazione di slarghi e aree per la sosta, l'implementazione della segnaletica sulla viabilità e negli attraversamenti, la manutenzione e riqualificazione della sentieristica.

Per esempio in certi casi – ad esempio i percorsi sugli argini del Cascina e dell'Era – possono essere effettuati semplici interventi come la installazione di corrimano e balaustre, di segnaletica di diverso tipo (acustica, visiva, tattile ecc.), di illuminazione ecc. che possono ampliare l'accessibilità senza stravolgerne le caratteristiche.

Nel territorio rurale è inoltre possibile sviluppare dei progetti specifici per l'escursionismo di persone con diverse disabilità, in accordo con le associazioni del terzo settore.

12. PROGRAMMA PER LA REDAZIONE DEL P.E.B.A.

12.1. Premessa

I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) sono strumenti finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi pubblici e negli edifici pubblici già esistenti; secondo la normativa nazionale tutte le Amministrazioni pubbliche devono dotarsi di questi strumenti in relazione agli immobili di loro proprietà.

La normativa della Regione Toscana, in particolare, dispone che i Piani siano rivolti all'eliminazione delle barriere architettoniche ed urbanistiche negli spazi e negli edifici sia pubblici che privati aperti al pubblico; è inoltre previsto che, per l'elaborazione dei P.E.B.A., i Comuni possano avvalersi della collaborazione delle associazioni a tutela dei disabili più rappresentative sul territorio.¹⁷

A livello regionale il principale riferimento ai P.E.B.A. è contenuto nella Legge della Regione Toscana 9 settembre 1991, n. 47 "Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche", e successive modifiche e integrazioni, che impone ai Comuni di predisporre "Programmi operativi d'intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche" (art. 9 comma 1), che devono essere approvati prima dell'approvazione del bilancio di previsione (art. 5 comma 2).

Vengono inoltre definiti i contenuti dei Programmi, costituiti da quattro elaborati:

- rilievo di spazi, strutture ed edifici, sia pubblici che privati, aperti al pubblico, riguardante la situazione su tutto il territorio rispetto all'accessibilità, fruibilità e sicurezza di detti luoghi;
- relazione che illustra le azioni da realizzare nei vari settori di cui all'art. 2 e definisce le priorità d'intervento in riferimento alla disponibilità finanziaria ed ai programmi di intervento nei settori stessi nonché alle indicazioni contenute nelle disposizioni di cui al primo comma dell'art. 3;
- schede tecniche riferite ai singoli interventi con l'indicazione dell'entità delle opere e dei relativi costi, nonché dei tempi previsti per la realizzazione degli stessi;
- relazione finanziaria contenente, tra l'altro, l'indicazione dei modi con i quali si intende far fronte alle spese." (art. 9 comma 5).

Viene anche precisato che per il finanziamento dei programmi e dei relativi interventi i Comuni debbano destinare il 10% dei proventi annuali derivanti dai Permessi di costruire e dalle SCIA, dalle sanzioni in materia urbanistica ed edilizia, e dalle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da inosservanza di norme relative al diritto di libero accesso in spazi pubblici riservati ai portatori di handicap motori e sensoriali (art. 9 comma 6).

¹⁷ <https://toscana-accessibile.it/-/piani-per-l-eliminazione-delle-barriere-architettoniche-peba->

E' inoltre previsto che i Comuni possano avvalersi della collaborazione delle associazioni a tutela dei disabili più rappresentative sul territorio ai fini dell'elaborazione dei programmi di intervento (art. 9 comma 8), mentre nei progetti territoriali i Comuni devono indicare "le modalità del coinvolgimento delle Associazioni di tutela delle persone con handicap più rappresentative operanti sul territorio per la verifica dei risultati degli interventi realizzati" (art. 5 comma 2 ter). La LRT 47/1991 dispone, infine, che i programmi e piani comunali per l'abbattimento delle barriere architettoniche siano preventivamente coordinati con i piani urbani del traffico (art. 7 comma 4).

Per quanto riguarda l'erogazione dei contributi regionali ai Comuni ai fini dell'eliminazione delle barriere architettoniche, la Legge regionale toscana 15 maggio 2001 n. 23 e successive modifiche e integrazioni obbliga i Comuni, entro 12 mesi dalla sua entrata in vigore, ad integrare i Regolamenti Urbanistici Comunali (dalla LR 65/2014 sostituiti dai Piani Operativi) con la 'Mappa dell'accessibilità urbana', come condizione necessaria per l'attribuzione dei finanziamenti regionali.

12.2. Soggetti tecnici coinvolti nella redazione del Piano P.E.B.A.

L'accessibilità è un tema trasversale a più settori, che coinvolge vari servizi di un'Amministrazione: la trasversalità è un elemento che caratterizza anche il P.E.B.A., quale strumento interdisciplinare che integra diverse competenze.

Il P.E.B.A. ha forte attinenza sia con gli aspetti della pianificazione del territorio sia con quelli dei lavori pubblici e della gestione del patrimonio comunale (edilizia pubblica e privata, viabilità, aree verdi, servizi sociali ecc.), pertanto è opportuno che alla sua redazione partecipino i tecnici comunali afferenti alle diverse aree.

Ad esempio i tecnici dell'edilizia privata possono concordare strategie di progettazione e realizzazione degli spazi privati adiacenti alle aree pubbliche; i servizi sociali possono segnalare situazioni di bisogno che emergono direttamente dai cittadini; la polizia municipale fornisce gli apporti necessari per la viabilità e i parcheggi; il SUAP può condividere informazioni e criticità relative a modalità e regolamenti di occupazione del suolo pubblico e verificare la coerenza del piano del commercio con gli obiettivi del P.E.B.A. ecc.

12.3. Analisi delle esigenze e partecipazione pubblica

L'analisi delle esigenze per la redazione del P.E.B.A. deve comprendere l'ascolto dei cittadini e dei portatori di interesse, in primo luogo delle associazioni.

Come correttamente indicato nelle linee guida regionali già citate, il P.E.B.A. può riguardare l'intero ambito urbano o sue porzioni, che l'Amministrazione Comunale individui (in relazione alle caratteristiche peculiari del territorio e del profilo sociale, economico e demografico dei suoi

abitanti) come strategiche nel migliorare l'accessibilità di spazi, attrezzature e servizi pubblici e di interesse collettivo. In tal senso, il P.E.B.A. non dovrà configurarsi come una mera sommatoria di luoghi e di interventi volti alla rimozione di singole barriere architettoniche, bensì come un sistema integrato di azioni spaziali su itinerari, percorsi, spazi aperti ed edifici pubblici.

I luoghi oggetto del P.E.B.A. devono essere scelti per la loro capacità di intercettare le esigenze di un ampio numero di persone che si trovino in condizioni di maggiore e diversificata difficoltà a fruire autonomamente degli spazi aperti (parcheggi, parchi, piazze, viabilità ecc.) e degli edifici pubblici.

Scrivono ancora le linee guida regionali già citate che "non si tratta solo di una questione di quantità di flussi e di intensità di utilizzo delle singole attrezzature e servizi, ma soprattutto della necessità di prendere in considerazione i bisogni e i comportamenti delle persone fragili (anziani, bambini, persone con disabilità permanenti o temporanee, ecc.), per favorire la costruzione di un ambiente a misura di tutti."

La partecipazione al P.E.B.A. deve essere favorita in tutte le sue fasi, attraverso l'organizzazione di specifiche iniziative pubbliche e/o riservate a singoli gruppi di cittadini, omogenei per località, per esigenze, per associazioni di riferimento ecc.

12.4. *Analisi dei contesti territoriali*

Alla base del P.E.B.A. deve essere condotta un'analisi tecnica che tenga conto delle specificità del territorio, per valutare le concrete esigenze dei cittadini ed individuare le priorità effettive.

Tale analisi è chiamata a restituire le caratteristiche più salienti dell'utenza, del tessuto urbano e dei servizi essenziali offerti e a fare emergere eventuali possibili importanti sinergie con altre azioni del Comune mirate a migliorare la qualità di vita, la salute e la sicurezza dei cittadini.

L'analisi tiene conto anche degli interventi a favore dell'accessibilità attuati in occasione di progetti recenti e di quelli già programmati a breve termine dal Comune e, ove possibile, da società di servizi/enti gestori, anche con la partecipazione di soggetti privati. Negli interventi da tenere in considerazione rientrano altresì quelli previsti nell'ambito di progetti non esclusivamente dedicati all'accessibilità (ad esempio rifacimento della viabilità in percorsi urbani, piazze o aree verdi, interventi alle fermate di linee urbane, nuove architetture di rilievo pubbliche o aperte al pubblico, ecc.).

Nello specifico, ai fini della predisposizione dell'analisi tecnica, si suggerisce la raccolta e la valutazione dei dati che permettono, in maniera diretta o indiretta, di esplicitare le condizioni di maggiore o minore fruizione e fruibilità di edifici e strutture, aree contermini, percorsi di collegamento riconducibili alle seguenti attrezzature e servizi pubblici e/o di interesse comune:

1. attrezzature scolastiche (per l'istruzione di diverso grado, statali e comunali);
2. altre strutture per l'istruzione, pubbliche o private, ritenute rilevanti;
3. attrezzature socio-sanitarie e assistenziali (per l'assistenza e la sanità): distretti sanitari, assistenza alla maternità, l'infanzia e l'età evolutiva (consultori familiari, comunità per minori, centri di aggregazione giovanile, ecc.), per l'assistenza agli anziani (centri diurni, strutture residenziali per anziani, residenze di assistenza sociale, ecc.), per l'assistenza alle persone con disabilità, ambulatori, poliambulatori convenzionati,
4. farmacie comunali;
5. altre attrezzature, pubbliche o private, quali quelle dedicate a persone fragili come le comunità e case famiglia convenzionate, strutture diurne e permanenti gestite da cooperative sociali, ecc.
6. attrezzature civili, associative e culturali , pubbliche o private (per il cittadino, il culto, la vita associativa e la cultura) quali ad esempio uffici amministrativi locali (municipio, uffici comunali, uffici postali, agenzie, ecc.), centri civici e sociali, biblioteche pubbliche, centri culturali, teatri, edifici per il culto.
7. attrezzature del tempo libero e all'aria aperta (spazi verdi di connettivo, parchi urbani, di quartiere territoriali, aree per lo sport e gli spettacoli all'aperto, arredi, ecc.) e ogni altra attrezzatura, pubblica o privata, ritenuta rilevante per lo svago e lo sport;
8. attrezzature della viabilità e dei trasporti: linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano e relative fermate e stazioni, percorsi/aree pedonali, alle piste ciclabili e parcheggi pubblici urbani e di interscambio.

12.5. Sinergie con altri piani e progetti

L'efficacia del P.E.B.A. deriva anche dalla sua integrazione con altri strumenti e interventi, in particolare con la pianificazione urbanistica, con la progettazione e la manutenzione degli spazi e degli edifici pubblici e di interesse collettivo, con la pianificazione della mobilità, con l'organizzazione del trasporto pubblico, con i regolamenti comunali sul traffico, i parcheggi, gli usi commerciali, il suolo pubblico ecc.

Importante è anche la relazione con le modalità di gestione degli spazi e di erogazione dei servizi destinati all'educazione, alla cultura, all'assistenza sociale e sanitaria.

Per la scelta degli ambiti prioritari di studio e di attuazione del P.E.B.A. è necessario quindi anche l'esame degli strumenti urbanistici vigenti e in elaborazione nonché degli interventi attuati, in corso di attuazione o programmati che possono influire sulle condizioni di fruibilità dell'ambiente urbano.

Il P.E.B.A. deve inserirsi in un progetto complessivo di fruibilità e accessibilità estesa e

inclusiva che l'Amministrazione Comunale deve perseguire ed implementare attraverso diversi strumenti, anche in sinergia con i progetti e gli interventi di altri soggetti pubblici e/o gestori di servizi pubblici, come la Soprintendenza, le aziende di trasporto pubblico e privato, l'azienda sanitaria, , gli istituti scolastici ecc.

12.6. Definizione delle soluzioni progettuali e priorità

Le soluzioni progettuali per l'eliminazione delle criticità rilevate devono essere finalizzate ad elevare il grado di accessibilità dei singoli ambiti di studio del P.E.B.A., rispettando i requisiti tecnici derivanti dalle normative vigenti, ma anche – nell'ottica della progettazione universale – predisporre interventi integrati capaci di aumentare la fruibilità per tutti.

La parte progettuale ha quindi un duplice aspetto: da un lato rispondere alle esigenze espresse dai cittadini, rapportandosi alle esigenze espresse dai diversi profili d'utenza e risolvendo problemi circoscritti e localizzati per soggetti con specifiche disabilità, applicando le conosciute soluzioni tecniche e prevedendo i lavori necessari.

Nella consapevolezza però che l'accessibilità non è una qualità dell'ambiente assoluta e definitiva e che un ambiente completamente accessibile per un soggetto con determinate esigenze può essere solo parzialmente accessibile, o non essere accessibile, per altri soggetti, è necessario che all'interno dei P.E.B.A. si allarghi la visione dell'accessibilità nei termini descritti in questa relazione, osservando la criticità da diversi punti di vista e a scale di intervento diverse, in maniera articolata ed integrata.

Ad esempio può risultare prioritario risolvere le criticità di un tratto di marciapiede, ma è necessario anche inserire quel tratto in una rete di percorsi urbani, che comprende anche aree di parcheggio, servizi pubblici, aree verdi, aree residenziali, al fine di realizzare una accessibilità il più possibile diffusa e priva di soluzioni di continuità.

In questa ottica si possono evitare soluzioni che impongono percorsi diversificati e possono anche costituire un pericolo per tutti, come la rampa eccessivamente ristretta e localizzata realizzata in una città toscana (foto a destra).



Il rilievo delle criticità è sicuramente puntuale e deriva da esigenze localizzate.

La ricerca delle soluzioni invece presuppone l'analisi di opzioni diverse ed integrate col contesto: alle stesse criticità non corrispondono univoche soluzioni, anche perché esse devono

risultare coerenti con il contesto in cui vengono inserite.

L'immagine che segue è l'emblema paradossale delle conseguenze di una visione ristretta dell'accessibilità: non è un'immagine costruita per i social bensì una situazione reale, segnalata dagli abitanti in una località della provincia di Pisa.



Le soluzioni progettuali per risolvere criticità – singole o multiple – possono essere replicabili in situazioni analoghe, e possono prevedere sia il superamento delle barriere mediante eliminazione degli ostacoli, sia tramite l'integrazione dell'ambiente fisico con componenti qualificanti che lo rendano maggiormente fruibile: ad esempio l'inserimento di dispositivi sonori in impianti semaforici, l'installazione di panchine all'interno di percorsi pedonali ecc.

Il progetto di P.E.B.A. deve sempre recepire le indicazioni e i suggerimenti espressi dai portatori di interesse nel corso degli incontri partecipativi nonché contenere eventuali buone pratiche già sperimentate nel territorio comunale.

Ai fini di una programmazione coerente agli obiettivi del P.E.B.A., il Comune individua le priorità dei singoli interventi per la soluzione delle criticità rilevate, tenendo conto della capacità di ogni singolo intervento di concorrere al soddisfacimento delle esigenze emerse e di essere funzionale al miglioramento dell'accessibilità in un più ampio ambiente urbano, che comprenda i luoghi più sensibili, fra cui vi sono prioritariamente gli attrattori puntuali principali ed i percorsi che li collegano.

Per l'individuazione delle priorità d'intervento, soprattutto per gli attrattori principali, si possono considerare alcuni criteri per selezionare gli interventi, quali a titolo esemplificativo:

- il numero delle persone a cui viene garantita l'accessibilità;
- quanti ambienti sono resi accessibili con quell'intervento (ad esempio in un edificio pubblico un intervento può concorrere all'accessibilità di uno o più uffici/servizi che a loro volta

possono avere un numero differente di utenti se aperti o non aperti al pubblico);

- la rilevanza dell'attrattore per fasce deboli della cittadinanza, tra i quali anziani e bambini (luoghi di salute, cura o residenza protetta, luoghi di istruzione, ecc.);

- la rilevanza dell'attrattore per la comunità di riferimento, ad esempio per ragioni di carattere culturale, sociale, religiose ecc.;

- l'estensione di percorsi già parzialmente accessibili;

- la sicurezza d'uso del percorso, privilegiando i percorsi che presentano maggiori rischi per l'incolumità del pedone o i percorsi maggiormente frequentati da utenti deboli (ad esempio percorsi di avvicinamento alle scuole od ai servizi socio-sanitari);

- la risposta a segnalazioni da parte della cittadinanza.

13. STRUMENTI INTEGRATI PER L'ACCESSIBILITÀ E L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

13.1. Quali sono le barriere architettoniche

A Ponsacco, come in molti altri centri urbani, le barriere architettoniche – intese sia nell'accezione tradizionale di ostacoli alle persone con specifiche disabilità, sia come condizioni fisiche che non garantiscono la fruizione dell'ambiente urbano in condizioni di equità nell'accezione più attuale – sono le medesime che troviamo elencate in piani e programmi di altri Comuni, quali quelle che il Comune di Scandicci, nelle “Disposizioni per la programmazione degli interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano” del suo Piano Operativo approvato nell'aprile 2019¹⁸, ha chiamato “fenomeni ricorrenti”, quali:

- discontinuità altimetriche, pendenze difformi;
- presenza di manufatti e segnaletica che riduce ulteriormente le dimensioni dei marciapiedi;
- mancanza di continuità dei percorsi pedonali;
- pavimentazione tipologicamente diversificata e pavimentazione rugosa o lavorata che rende più difficoltosa la deambulazione e lo scorrimento di ruote;
- cattivo stato di manutenzione di marciapiedi e percorsi;
- percorsi interrotti da passi carrabili;
- marciapiedi di larghezza insufficiente;
- passaggi di ridotte dimensioni per la presenza di manufatti;
- scivoli per attraversamenti pedonali assenti o non conformi;
- percorsi interrotti;
- attiva visibilità degli attraversamenti pedonali;
- attraversamenti pedonali non accessibili per deficit visivi.

Nella relazione di Scandicci è presente anche una considerazione sulla difficoltà nel classificare le barriere architettoniche, in quanto non sono “univocamente definibili in relazione alla diversa specifica percezione da parte dei soggetti disabili” e – aggiungiamo – di tutti i cittadini e le cittadini con le loro individuali specificità.

Ad esempio la complanarità e uniformità delle pavimentazioni è utile per la deambulazione ma non per gli ipovedenti, che beneficiano invece della presenza di un manufatto percepibile.

Il documento “Abbattimento barriere architettoniche - Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design”¹⁹, (prassi di riferimento UNI/PdR 24:2016) contiene la

¹⁸ https://www.comune.scandicci.fi.it/images/stories/urbanistica/Piano_Operativo/APPROVAZIONE/Approvazione_P_O_pdf/PO_ProgrAbbatBarrArch.pdf

¹⁹ <https://www.disabili.com/images/pdf/unipdr2016.pdf>

seguito 'Tabella 1 – Esempi di barriere architettoniche nel costruito', che risulta utile soprattutto nel metodo, che se pure risulta derivata dalle normative tecniche e delle dimensioni minime di legge, non costituisce semplicemente l'applicazione pedissequa degli standard dimensionali ma riporta anche delle considerazioni qualitative.

Tabella 1 – Esempi di barriere architettoniche nel costruito

Barriere architettoniche		
	Barriere negli edifici	Barriere urbane
Impossibilità di fruizione	<ul style="list-style-type: none"> - Dislivelli risolti con gradini o scale - Porte o passaggi di larghezza insufficiente <75 cm - Ambienti con spazi di manovra insufficienti alla rotazione della sedia a rotelle - Ascensori di dimensioni insufficienti <95 cm x 130 cm - Elementi vari posti ad altezza eccessiva (per esempio cassette della posta, citofoni, ecc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcheggi con spazio insufficiente tra autovetture <130 cm - Passaggi obbligati - Arredi stradali che impediscono il passaggio <75 cm - Apparecchiature poste in vani non raggiungibili (per esempio telefoni, bancomat, ecc.)
Disagio nella fruizione	<ul style="list-style-type: none"> - Pendenza eccessiva delle rampe >5% - Scale con errato rapportoalzata/pedata - Mancanza di auto-livellamento ai piani dell'ascensore - Porte con difficoltà di apertura e mancanza di spazio laterale - Aperture che ostacolano la visuale esterna - Ostacoli di manovra all'interno dei servizi igienici 	<ul style="list-style-type: none"> - Percorsi con tratti esterni di eccessiva lunghezza - Pavimentazione sconnessa - Errato posizionamento dei grigliati - Mancanza di raccordo fra marciapiede e piano stradale - Mancanza di segnaletica di orientamento
Pericolo nella fruizione	<ul style="list-style-type: none"> - Porte di accesso o ascensori in prossimità di rampe o scale a scendere - Pavimentazione scivolosa - Spigoli vivi di arredi o infissi - Assenza di segnalazione su porte vetrate - Zerbini non incassati e/o tappeti non ancorati - Parapetti di altezza non sufficiente e attraversabili 	<ul style="list-style-type: none"> - Insufficiente illuminazione stradale - Assenza di segnalazione acustica negli attraversamenti pedonali - Dislivelli non segnalati - Segnaletica stradale posta ad altezza ridotta <120 cm

13.2. La pianificazione attuativa

La dimensione della pianificazione urbanistica attuativa risulta quella più adeguata per affrontare il tema del superamento delle barriere architettoniche, in quanto ha ad oggetto ambiti urbani soggetti ad una progettazione unitaria.

Poiché i piani attuativi sono soggetti a convenzione con l'A.C., è possibile al loro interno andare oltre i concetti stabiliti dalla legge 13/89 per l'accessibilità, la visitabilità e l'adattabilità,

richiedendo una fruibilità diffusa, ma anche è possibile – agendo sulle opere di urbanizzazione – migliorare la qualità delle dotazioni previste e riqualificare le connessioni fra le aree oggetto dei piani attuativi ed il contesto urbano in cui sono inserite.

Le soluzioni e le opere da realizzare possono essere definite per singolo piano urbanistico attuativo e possono essere particolarmente importanti nei piani di recupero dell'esistente.

13.3. Il Regolamento Edilizio

. Il comma 11 dell'art. 24 della legge 104/1992 impone l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi Comunali alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche.

Il DPR. 6 giugno 2001 n. 380 "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia", all'art. 82 "Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico", punto 9, stabilisce che:

"I comuni adeguano i propri regolamenti edilizi alle disposizioni di cui all'articolo 27 della citata legge n. 118 del 1971²⁰, all'articolo 2 del citato regolamento approvato con D.P.R. n. 384 del 1978²¹, alle disposizioni di cui alla sezione prima del presente capo, e al citato decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236. Le norme dei regolamenti edilizi comunali contrastanti con le disposizioni del presente articolo perdono efficacia."

Nei Regolamenti Edilizi è possibile pensare di inserire disposizioni che consentano a chiunque di abitare in nuovi alloggi e/o in ambienti recuperati, superando la L.13/89 ed introducendo ad es. regole aggiuntive per la distribuzione interna, per le dimensioni minime dei bagni ecc.

Le revisioni del R.E. possono quindi essere finalizzate alla introduzione di norme per l'accessibilità e la fruibilità di tutti gli edifici e degli spazi urbani, riprendendo le parti più qualitative delle norme vigenti e non solo imponendo il dovuto rispetto degli standard dimensionali minimi.

La parte che segue è tratta interamente dalle Linee-guida per il P.E.B.A. della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, più volte citate in questa relazione.²²

"L'obiettivo di fruibilità estesa e inclusiva non può infatti prescindere dai modi concreti con cui gli spazi della città vengono allestiti e trasformati. In questa prospettiva, i contenuti del regolamento edilizio possono essere integrati con indicazioni relative a specifici indirizzi, requisiti e soluzioni spaziali, tesi a raggiungere livelli prestazionali e qualitativi superiori a quelli offerti dalla rigida applicazione delle norme vigenti in materia di eliminazione di singole barriere architettoniche e di progettazione senza barriere. Queste indicazioni sono fondamentali per

20 Vedi pag. 14 della presente relazione.

21 Abrogato. Oggi D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503. Vedi pag. 16 della presente relazione.

22 https://www.regione.fvg.it/rafvfg/export/sites/default/RAVFG/infrastrutture-lavori-pubblici/lavori-pubblici/FOGLIA30/allegati/lineeGuida_PEBA_14072020.pdf

l'attuazione incrementale di un progetto complessivo di fruibilità inclusiva, al fine di evitare che gli interventi ordinari e diretti di manutenzione e ristrutturazione concorrano a generare ostacoli a un'accessibilità estesa.

Per quanto attiene agli spazi aperti pubblici e di uso pubblico, tali indicazioni possono, ad esempio, riguardare:

- disposizioni generali improntate ai criteri della Progettazione universale;
- scelta e localizzazione di soluzioni e materiali di progetto, dispositivi di guida/orientamento/ausilio al movimento di persone con difficoltà motorie e sensoriali;
- regole di occupazione del suolo pubblico a fini commerciali;
- modalità di posizionamento della cartellonistica viaria, di elementi tecnici e di arredo;
- indirizzi e requisiti per la messa in sicurezza di marciapiedi e percorsi pedonali, la scelta dei materiali e delle modalità di trattamento delle superfici orizzontali, l'eliminazione di barriere e dislivelli (il riferimento è, ad esempio, alla realizzazione di sistemi di attraversamento stradale rialzati, a livello dei marciapiedi);
- indirizzi e requisiti per l'allestimento degli spazi a parcheggio;
- requisiti riferiti ad allestimenti temporanei in funzione di eventi culturali, mercatini, ecc.

Per quanto attiene agli edifici pubblici e a quelli privati ma aperti all'uso pubblico, le indicazioni possono, ad esempio, riguardare indirizzi e requisiti per:

- l'allestimento dei parcheggi di pertinenza;
- l'adeguamento di ingressi e percorsi interni;
- l'adeguamento dei collegamenti verticali.

Tali indicazioni sono utili a fornire criteri omogenei di intervento:

- all'Amministrazione comunale, per tutti gli interventi di nuova costruzione nonché di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'ambiente urbano;
- ai tanti soggetti, pubblici e privati, che in maniera diretta concorrono alla modificazione, manutenzione e ripristino di spazi aperti e costruiti (operatori preposti alla realizzazione di reti infrastrutturali come quelle della telefonia mobile, aziende di gestione dei servizi a rete, ecc.)."

13.4. SUAP - Attività produttive

Un ruolo fondamentale nel promuovere l'accessibilità è sicuramente svolto dallo sportello per le attività produttive, sia nel garantire il pieno rispetto delle normative, sia nel verificare che gli interventi consentiti costituiscano un miglioramento della fruibilità, soprattutto per gli esercizi commerciali della somministrazione, le banche e gli esercizi aperti al pubblico, l'artigianato di servizio, le attrezzature turistiche, l'occupazione di suolo pubblico, gli arredi esterni, i servizi igienici, i camerini di prova ecc.

Nell'ambito degli esercizi commerciali e della somministrazione, vi sono poi progetti pilota molto interessanti condotti in alcune città, come la riduzione di luci e rumori nei negozi per le persone affette da disturbi dello spettro autistico.



13.5. Lavori pubblici

Le criticità rilevate dal P.E.B.A. possono essere risolte mediante lavori di manutenzione realizzati direttamente dal Comune attraverso la programmazione dei lavori pubblici.

E' necessario che i lavori di manutenzione ordinaria previsti per le strade e gli spazi pubblici siano realizzati sempre nell'ottica della accessibilità e della fruibilità per tutti, adottando soluzioni da ripetere in tutti i contesti, anche se si tratta di lavori parziali e di modesta entità.

Risulterà poi necessario programmare interventi di manutenzione straordinaria finalizzati alla vera e propria attuazione del P.E.B.A., secondo le priorità definite dal piano stesso.

Le stesse soluzioni tecniche dovranno essere adottate da tutti i soggetti che hanno titolo a intervenire su aree ed edifici di proprietà comunale (aziende che gestiscono servizi di pubblica utilità, aziende concessionarie di servizi ecc.), che dovranno operare in conformità al P.E.B.A. stesso ogni qual volta intervengano sul territorio comunale.

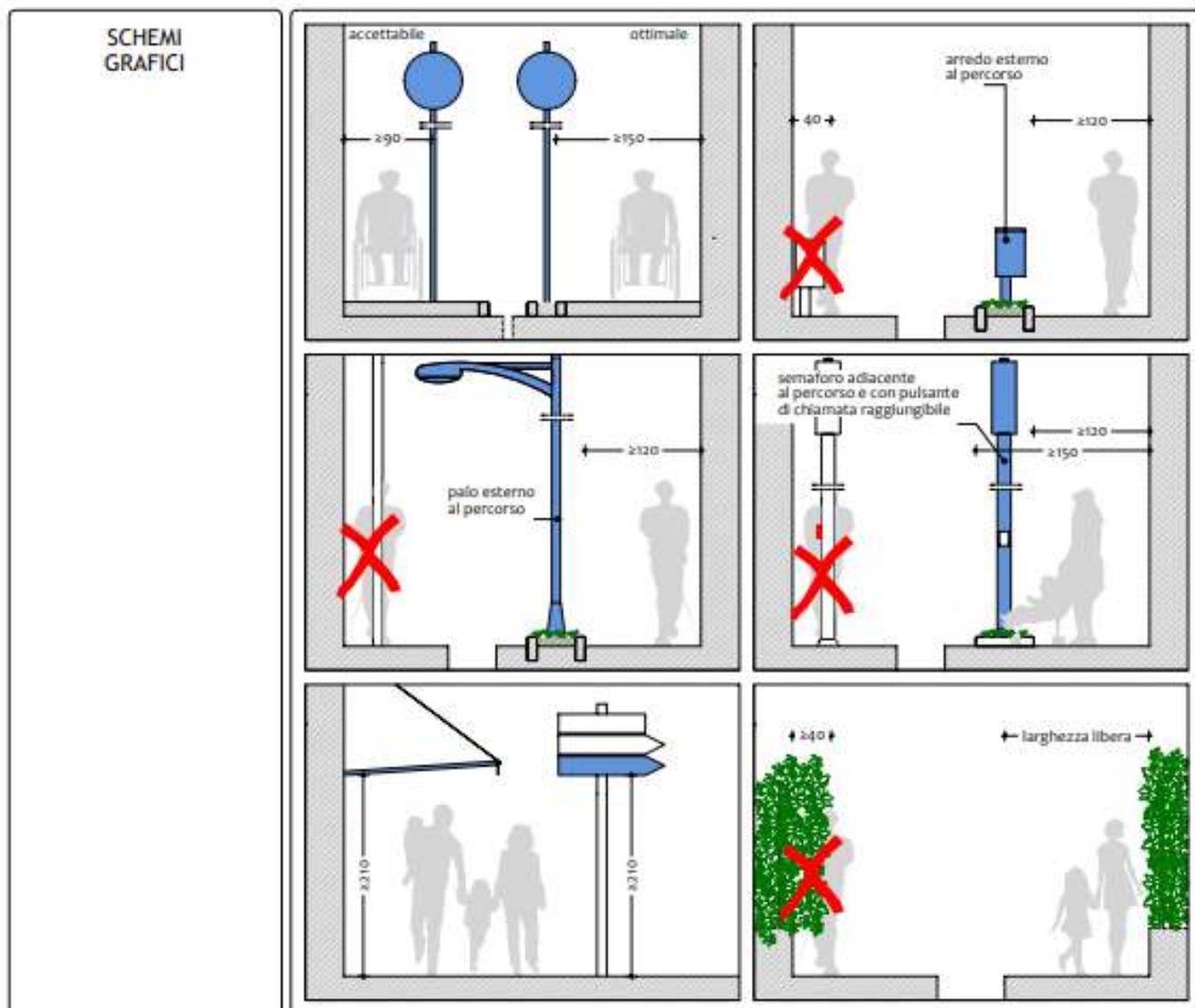
Agli stessi standard tecnici dovranno attenersi i privati che operano su spazi pubblici o da cedere al Comune, come nella realizzazione di opere di urbanizzazione secondaria (parcheggi, verde pubblico) ma anche nella realizzazione di passi carrabili e di accessi sulla pubblica via.

Il P.E.B.A. deve in sostanza servire per programmare i lavori pubblici ed indirizzarli, creando anche una sorta di abaco di soluzioni da utilizzare, in quanto l'uniformità sul territorio comunale aiuta a perseguire l'accessibilità diffusa.

13.6. Abachi, norme tecniche ecc.

In rete è possibile reperire molti abachi e norme tecniche per il superamento delle barriere architettoniche, in questa relazione ad esempio si è fatto uso dell'abaco allegato al P.E.B.A. del

Comune di Udine, sia perché è redatto in attuazione delle linee-guida della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che abbiamo trovato utili ed efficaci, sia perché riporta soluzioni anche molto semplici e non costose, che possono creare condizioni di più ampia accessibilità (vedi immagine).



ABACO PRINCIPALI SOLUZIONI PROGETTUALI TIPO - ELEMENTI COMPLEMENTARI - OSTACOLI²³

E' poi necessario che il Comune di Ponsacco implementi nel tempo un proprio abaco delle soluzioni tecniche, dei materiali, delle apparecchiature e di tutte le caratteristiche degli interventi realizzati, per perseguire la continuità e l'uniformità delle soluzioni nelle diverse parti del territorio urbanizzato, condizione qualificante e necessaria per l'accessibilità diffusa.

23 https://www.comune.udine.it/media/files/030129/attachment/Udine_PEBA_05_Abaco.pdf

14. ALLEGATI

1. Comune di Ponsacco, Regolamento Urbanistico Comunale 2008: "Programma di intervento per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche ed Urbanistiche (P.A.B.A.) (L.R. 1/2005 art.55 comma 4, lettera f)"
2. Piano Strutturale di Ponsacco (approvato con Delibera C.C. n. 82 del 28.12.2022): "All. 22 - Mappa dei percorsi accessibili M.01"
3. "Programma tecnico-urbanistico della mobilita' ciclabile e sostenibile del comune di Ponsacco", tavola 3A-Stato attuale / Quadro interpretativo
4. Variante RUC n.19 2016 loc. Le Melorie, UTOE 3 – Zona industriale, tavola di analisi dei luoghi di interesse collettivo della zona industriale e dell'accessibilità estratto da: "Indagine propedeutica per la formazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche"
5. Variante RUC Val di Cava n.20 2017 UTOE 5 Val di Cava: "Scheda di analisi e localizzazione delle barriere architettoniche"

COMUNE DI PONSACCO

PROVINCIA DI PISA



REGOLAMENTO URBANISTICO

ADOZIONE

**Programma di intervento per l'Abbattimento delle Barriere
Architettoniche ed Urbanistiche (P.A.B.A.)**
(L.R. 1/2006 art.55 comma 4, lettera f)

Ufficio di Piano

Geom. Alberto Turini, Arch. Elisabetta Ulivi,
Arch. Antonio D'Auria, Geom. Renzo Manetti,
Dr. Geol. Elena Baldi, Luca Neri

Tecnico incaricato redazione Regolamento
Urbanistico

Arch. Mauro Ciampa

Professionista incaricato redazione Valutazione
Integrata

Dr. Agr. Elisabetta Norci

Professionisti incaricati per le Indagini
geologiche

Dr. Geol. Francesca Franchi, Dr. Geol. Luigi Bruni

Professionisti incaricati per gli Studi idraulici

Dr. Ing. Nicola Croce, Prof. Ing. Carlo Viti

Sindaco

Alessandro Cicarelli

Assessore Gestione del Territorio

Stefano Chiarugi

Agosto 2008

Programma di intervento per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche ed Urbanistiche (P.A.B.A.)

(L.R. 1/2006 art.55 comma 4, lettera f)

Introduzione

La L.R. 1/2005, art.55, comma 4, lett. f, definisce l'obbligo per i comuni di redigere il Programma di Intervento per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche ed Urbanistiche all'interno della stesura del Regolamento Urbanistico.

Il programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche è uno strumento di programmazione contenente il censimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano e la determinazione degli interventi necessari al loro superamento, per garantire un'adeguata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;

Il P.A.B.A. fotografa la realtà esistente evidenziando tutti quegli elementi fisici ma anche culturali che limitano o impediscono in qualche modo la libera e completa fruizione degli spazi e degli ambienti.

II P.A.B.A. ED IL CONTESTO TERRITORIALE

La Città come realtà che accoglie al suo interno quartieri, piazze, spazi verdi, edifici pubblici e privati, tra loro collegati da arterie stradali di sezioni diverse, presuppone che questi siano in qualche modo raggiungibili. La necessità, di spostarsi all'interno dell'ambiente urbano, avviene con tempi e modi diversi a seconda delle capacità (fisiche o sensoriali), delle necessità (alimentari, di svago,...), della disponibilità dei mezzi (auto, bici,...), o in base a scelte personale.

Il Programma di Intervento per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche ed Urbanistiche in definitiva, deve garantire ad ognuno la più ampia possibilità di spostarsi autonomamente e in sicurezza, all'interno dell'ambiente urbano indipendentemente della sua condizione fisica, sensoriale o anagrafica.

Tuttavia non può essere l'unico strumento per garantire la fruibilità della città, l'abbattimento delle barriere fisiche infatti, deve essere affiancato da un insieme di misure volte a facilitare gli spostamenti e la fruibilità dei servizi.

L'Analisi che viene condotta sul Territorio tiene conto delle relazioni che esistono tra strutture, infrastrutture e fruitori, cercando di individuare tutto ciò che è fonte di pericolo, che è ostacolo o che può causare imbarazzo o discriminazione.

Le Barriere Architettoniche, come definite dalla normativa vigente, sono infatti tutti elementi che impediscono o limitano la percezione, la riconoscibilità, l'orientamento, la comunicazione, l'utilizzo di oggetti e l'accessibilità degli ambienti in modo sicuro ed autonomo da parte dell'utenza, qualunque sia la condizione fisica o mentale della stessa.

Garantire la completa Accessibilità degli Edifici Pubblici o ad Uso Pubblico e dei servizi ad essi collegati comporta, oltre al rispetto della normativa vigente, un miglioramento della qualità della vita per tutti i cittadini e gli ospiti.

Le fasi del P.A.B.A.

Per la redazione del P.A.B.A. sono previste le seguenti fasi:

1. Quadro generale della situazione relativa alle barriere architettoniche nell'ambito territoriale

di competenza:

- individuazione degli edifici di interesse pubblico: tutti gli edifici che hanno rilevanza pubblica (scuole, uffici pubblici, negozi, strutture ricettive e di svago, ...) sono stati individuati, classificati per categorie e rappresentati cartograficamente;
- individuazioni delle funzioni presenti con l'eventuale individuazione all'interno di un unico involucro edilizio di più funzioni (es. scuola+palestra+campo sportivo+aula magna+...) che vengono utilizzate dalle persone in tempi diversi;
- individuazione dei tratti urbani oggetto del P.A.B.A.: vengono individuati i percorsi ove insistono in numero rilevante di strutture e servizi ad uso pubblico e i luoghi principali di aggregazione che sono oggetto della successiva analisi per l'individuazione delle barriere architettoniche dell'ambiente urbano;

2. Individuazione della stima di massima per l'eliminazione delle barriere architettoniche:

- rilievo degli ostacoli e delle barriere architettoniche, cioè di tutti quegli elementi fisici che impediscono la libera e sicura fruizione di spazi ed ambienti sono stati oggetto di rilievo accurato e di studio per la loro eliminazione o superamento, con relativa stima di massima;

3. Analisi finale:

- individuazione delle priorità che servirà di riferimento insieme alla stima del costo dell'intervento, per l'inserimento delle azioni nella programmazione del bilancio di previsione del Comune.

4. Informatizzazione del P.A.B.A.:

- realizzazione del P.A.B.A. inteso come piano informatizzato per la consultazione, e gestione della programmazione degli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche aperto all'utilizzo degli Uffici interni del Comune ed all'intera cittadinanza in modo da costituire una guida pratica in tempo all'utilizzo della città e al contempo per evidenziare gli interventi in attesa di realizzazione;

CRITICITA'

L'analisi di questo lavoro è stata indirizzata sulle infrastrutture e edifici situati all'interno dei centri abitati; in particolare si sono individuati ed analizzati tutti gli edifici di proprietà del Comune su cui insistono servizi pubblici e i percorsi ritenuti più significativi per la fruibilità delle attrezzature di interesse generale sia pubbliche che private.

Si ritiene opportuno chiarire che nell'affrontare le problematiche dell'accessibilità e la redazione del Programma è stato salvaguardato in primis il principio secondo cui ogni cittadino deve poter accedere alle strutture pubbliche in condizioni di autonomia e sicurezza.

Per quanto attiene alla situazione urbana, in alcuni specifici casi è stato assunto il principio, materialmente realizzabile, che se l'edificio pubblico o ad uso pubblico soddisfa il requisito di accessibilità, ed esistono parcheggi riservati e percorsi di collegamento privi di barriere tra questi e l'ingresso all'edificio, allora si potrà considerare soddisfatto il requisito dettato dalla normativa.

Altro aspetto rilevante è quello della particolare situazione del patrimonio edilizio esistente vincolato e dei borghi storici nel loro insieme.

Molti degli edifici rappresentativi e sedi istituzionali sono vincolati ai sensi della legislazione in materia di tutela dei beni architettonici, ambientali e storici: intervenire in essi può comportare, in situazioni estreme, anche la compromissione della struttura originaria, oppure, per integrare l'intervento rispettando l'esistente con utilizzo di materiali pregiati, i costi potrebbero risultare elevatissimi. Molto spesso inoltre la struttura dell'insediamento non sempre consente la realizzazione di percorsi pedonali accessibili, sia per la larghezza della viabilità sia per la pendenza, sia per il materiale utilizzato, ecc.

Dai rilievi effettuati tutti gli uffici sono accessibili in quanto negli anni passati, il Comune di Ponsacco, pur non avendo ancora redatto il P.A.B.A., ha predisposto una riorganizzazione generale della maggior parte degli uffici in concomitanza delle ristrutturazioni di diverse sedi.

Un secondo aspetto, come già accennato, è relativo ad i percorsi pedonali: In questo caso l'indirizzo proposto per migliorare la fruibilità della città è quella di creare delle "corsie preferenziali pedonali" la dove le dimensioni della sezione stradale lo consenta o di pedonalizzare ampie zone della città. Già oggi il centro storico rimane chiuso al traffico.

Per la complessità del problema che interessa diverse opere pubbliche di notevole entità, non si è potuto fare una stima di massima dei costi di adeguamento, che sarà fatta in dettaglio in occasione del prossimo Piano Triennale delle Opere Pubbliche, compatibilmente con le risorse disponibili.

CRITERI DI PRIORITA'

L'analisi fatta sui percorsi pedonali urbani e su tutti gli edifici di proprietà pubblica servirà di riferimento insieme alla stima del costo dell'intervento, per l'inserimento degli interventi di adeguamento nella programmazione del bilancio di previsione del Comune.

Per la programmazione e la divisione degli interventi in stralci funzionali si consiglia di:

- tener conto della divisione funzionale dei percorsi in poli urbani, nodi, percorsi principali e secondari;
- dare priorità all'adeguamento di edifici pubblici con uffici aperti al pubblico giornalmente;
- di concentrare gli interventi su edifici e percorsi limitrofi in modo tale da dare accessibilità alla struttura e al percorso pubblico di accesso.

Allegate: Dichiarazione del settore LL.PP. in merito all'accessibilità degli edifici pubblici.

Oggetto: L. 13/89 e s.m. Abbattimento Barriere Architettoniche su Edifici Comunali

Al Responsabile Settore 3°
Sede

Il sottoscritto Dott. Arch. Alessandro Zaccagnini Responsabile Settore IV, in riferimento a quanto in oggetto

Dichiara

che gli edifici sottoelencati:

1. Palazzo Valli ubicato in P.zza Valli, n.8, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
2. Palazzo Valli (Saletta Valli) ubicato in P.zza Valli, n. 17, per quanto attinente il piano terra è conforme, e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento Barriere Architettoniche; mentre per i rimanenti piani 1° e 2° si dichiara che, al momento, sono in corso lavori di ristrutturazione e quindi saranno resi agibili a completamento delle opere;
3. Sala Consiliare/Tributi, ubicato in P.zza Valli, 8 è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
4. sede della Polizia Municipale ubicato in P.zza Valli, è conforme per quanto attinente gli accessi esterni al piano terra e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento Barriere Architettoniche (rimane da adeguare il bagno ai sensi della L. 13/89 e s.m.); mentre il 1° piano non essendo, al momento, utilizzato non è soggetto a tali disposizioni;
5. Biblioteca Comunale ubicato in P.zza Caduti di Cefalonia e Corfù, n. 8 è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
6. Cinema Odeon ubicato in via dei Mille è conforme per quanto attinente il piano terra e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento Barriere Architettoniche; mentre per i rimanenti piani 1° e 2° si dichiara che, al momento, sono in corso lavori di ristrutturazione e quindi saranno resi agibili a completamento delle opere.
7. Asilo Nido Albero Azzurro, ubicato in P.zza Caduti di Cefalonia e Corfù è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
8. scuola materna Borghi (ex Curtatone) ubicato in via Carducci, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
9. scuola materna Machiavelli ubicato in via Machiavelli, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
10. scuola materna Le Melorie ubicato in via Gabbiano in Località Le Melorie, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
11. scuola materna Val di Cava ubicato in via della Costituzione in Località Val di Cava, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
12. scuola elementare Val di Cava ubicato in via della Costituzione in Località Val di Cava, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
13. scuola elementare Le Melorie ubicato in via Gabbiano in Località Le Melorie, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
14. scuola elementare Giusti ubicato in via Giusti, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
15. scuola elementare Mascagni ubicato nella sede dell'Istituto Comprensivo L. Niccolini in via Melegnano, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
16. scuola Media L. Niccolini ubicato in via Melegnano, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
17. Palestra Polivalente Iacopini, ubicato in via Melegnano, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
18. Palestra Scuola Giusti ubicato in via Giusti è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;

19. l'impianto sportivo ubicato in viale della Rimembranza, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
20. l'impianto sportivo I Poggini, ubicato in via Buozzi, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
21. l'impianto sportivo denominato Tennis I Poggini ubicato in via Buozzi, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche;
22. Il Cimitero Comunale ubicato in via di Gello, è conforme e pertanto rispetta le disposizioni di cui alla L. 13/89 e s.m. in riferimento all'abbattimento delle Barriere Architettoniche per quanto concerne il cimitero storico, il nuovo cimitero e l'ampliamento lotto 1 e lotto 2; il rimanente 3° lotto è a tuttoggi in costruzione e quindi sarà reso agibile a completamento delle opere;

N.B.: L'Amministrazione Comunale provvede annualmente con la manutenzione ordinaria a fare eventuali piccoli interventi o opere aggiuntive necessarie.

Il Responsabile Settore IV
f.to Dott. Arch. Alessandro Zaccagnini



LEGENDA

- EDIFICI (fonti: uffici comunali)**
- Accessibile
 - Accessibile con interventi
 - Non accessibile
- PERCORSI (fonti: uffici comunali)**
- Accessibile
 - Accessibile con interventi

NUMERO	DESCRIZIONE	ACCESSIBILITA'
1	Chiesa di San Bernardino	Accessibile
2	Scuola dell'infanzia L. Maltoni	Accessibile
3	Scuola Primaria G. Galvani	Accessibile
4	Baracca Comunale di Marone	Accessibile
5	Cimitero comunale	Accessibile
6	Posto Italiano	Accessibile
7	Sette Pubblici Assistenti	Accessibile
8	Polyambulatorio ASL	Accessibile
9	Campo Sportivo Viale Rimembranze	Accessibile
10	Pantheon di Sordaniolo	Accessibile
11	Stadio M. Cecchi	Accessibile
12	Campo sportivo P. Foggi	Accessibile
13	Centro Tennis P. Foggi	Accessibile
14	Reserve Polveraria "Tosca della leopini"	Accessibile
15	Chiesa di San Basilio	Accessibile
16	Chiesa di San Giovanni Evangelista	Accessibile
17	Spazio	Non accessibile
18	Chiesa della Casa di Riposo (S. Margherita)	Accessibile
19	Chiesa della "Sua" di San Giuseppe	Accessibile
20	Chiesa San Pio	Accessibile
21	Chiesa San Sebastiano	Accessibile
22	Chiesa dei Crociati Domini	Accessibile
23	Chiesa Sant'Andrea in Petralia	Accessibile
24	Scuola Primaria Mascagni	Accessibile
25	Scuola secondaria di 1° grado (S. Nicola)	Accessibile con interventi
26	Stazione Cinquante	Accessibile
27	Scuola per l'infanzia Roggio	Accessibile
28	Scuola per l'infanzia Maschietoli	Accessibile
29	Scuola per l'infanzia di Lodi	Accessibile
30	Scuola Primaria Guadi	Accessibile
31	Scuola dell'infanzia Val di Cava	Accessibile
32	Scuola Primaria Val di Cava	Accessibile
33	Scuola Primaria Turchi	Accessibile
34	Palazzo Villi	Accessibile
35	Comando polizia municipale	Accessibile
36	Palazzo Comunale	Accessibile con interventi
37	Salò Consilia	Accessibile
38	Scuola per l'infanzia Camugliano	Accessibile
39	Oratorio Madonna della Tosse	Accessibile
40	Chiesa Sordani	Accessibile
41	Comune di Ponsacco	Accessibile
42	Comune di Le Selve di San Giuseppe	Accessibile
43	Primo Mattioli	Accessibile con interventi
44	Chiesa di Sordani	Non accessibile
45	Centro diurno Via S. Maria	Accessibile



Comune di Ponsacco
Provincia di Pisa

IL SINDACO
Francesca Biagi
ASSESSORE ALL'URBANISTICA
Roberto Sogno
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Nicola Gagliardi
UFFICIO URBANISTICO
Bianca Vini
GARANTE DELL'INFORMAZIONE E DELLA
PARTICIPAZIONE
Gabriella Carfagna

piano strutturale
mappa dei percorsi
accessibili

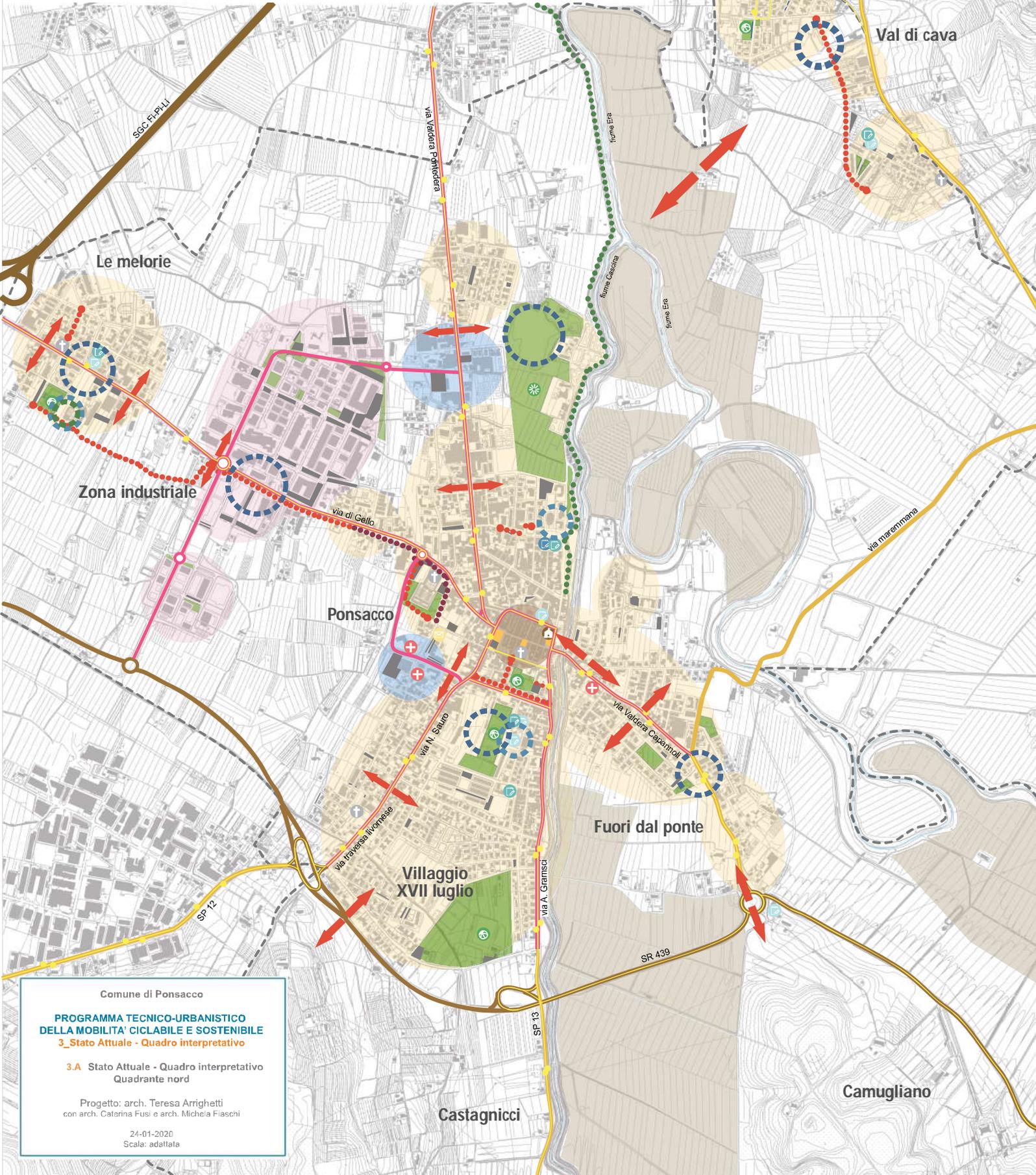


PROGETTO URBANISTICO
Ricardo Luca Freschi
con Luca Agostini
VALUTAZIONE AMBIENTALE E STRATEGICA
Andrea Girardi
STUDI GEOLOGICI E SISMICI
Fabio Mecchetti
con Nicola Carfagna
STUDI IDRAULICI
Simone Pizzoloni
H.S. Viggorelli s.r.l.

M.01

LEGENDA

- | | | |
|--|---|--|
| <p>Tessuti edilizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> residenziale produttivo misto residenziale/commerciale centro storico <p>Viabilità principale:</p> <ul style="list-style-type: none"> SGC FI-PI-LI strada regionale Sarzanese Valdera viabilità di interesse sovracomunale assi portanti della struttura urbana fermate TPL <p>Tracciati ciclabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> piste in sede propria piste ad uso promiscuo ciclo/pedonale ciclopista dell'Era | <p>Servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> scuola dell'infanzia scuola primaria scuola secondaria di I grado cimitero servizi sanitari sede comunale ufficio postale aree verdi parco urbano campo sportivo piazze parcheggi | <p>Progetti di riqualificazione previsti nel PS</p> <ul style="list-style-type: none"> nuove centralità poli scolastici poli sportivi Interventi per la riduzione del rischio idraulico connessioni da creare |
|--|---|--|



Comune di Ponsacco

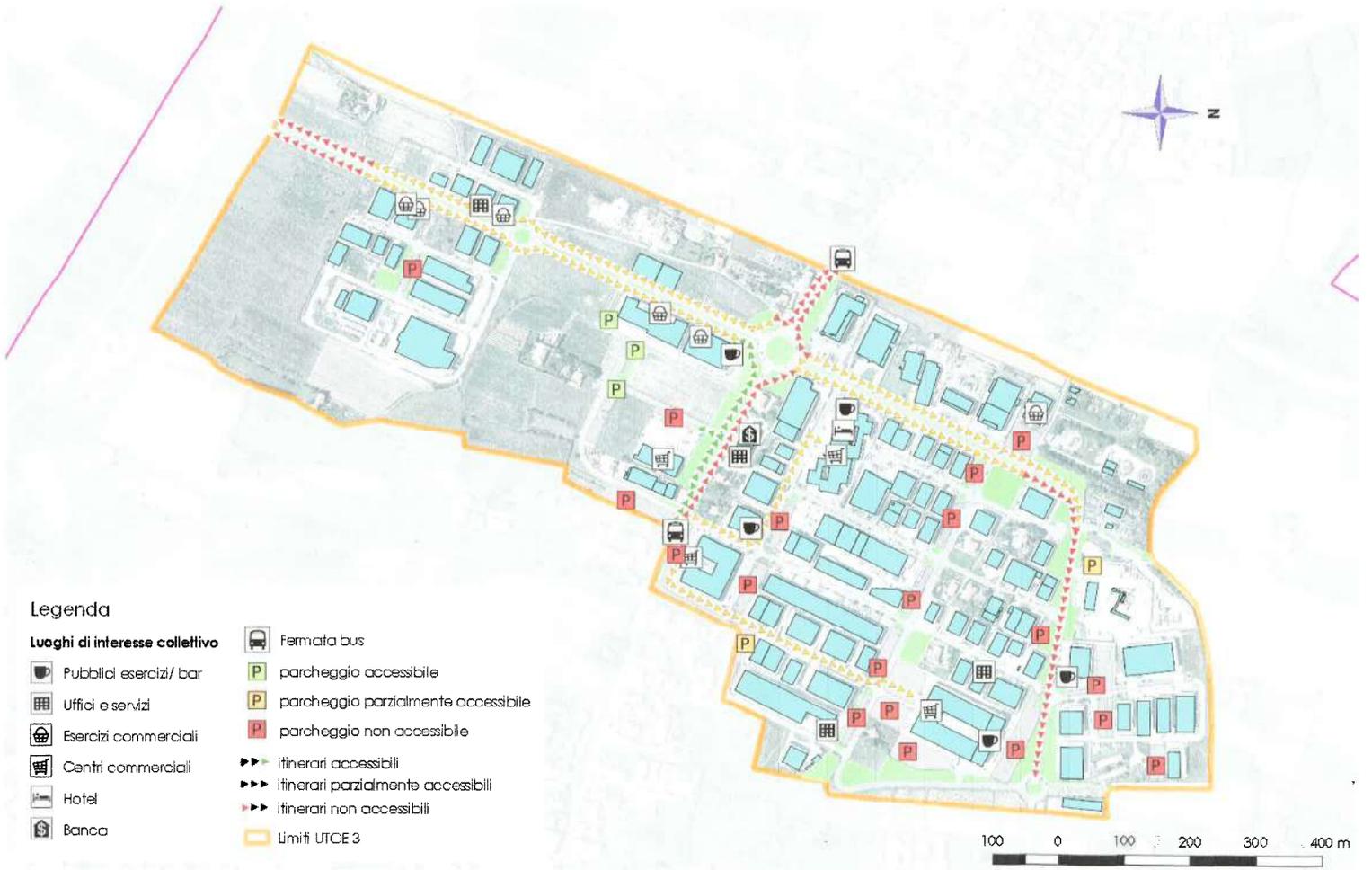
PROGRAMMA TECNICO-URBANISTICO DELLA MOBILITA' CICLABILE E SOSTENIBILE

3_Stato Attuale - Quadro interpretativo

3.A Stato Attuale - Quadro interpretativo Quadrante nord

Progetto: arch. Teresa Arrighetti
con arch. Caterina Fusi e arch. Michela Fiaschi

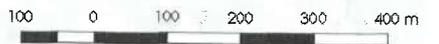
24-01-2020
Scala: adattata



Legenda

Luoghi di interesse collettivo

- | | |
|---|-------------------------------------|
|  | Fermata bus |
|  | Pubblci esercizi/ bar |
|  | Uffici e servizi |
|  | Esercizi commerciali |
|  | Centri commerciali |
|  | Hotel |
|  | Banca |
|  | parcheggio accessibile |
|  | parcheggio parzialmente accessibile |
|  | parcheggio non accessibile |
|  | itinerari accessibili |
|  | itinerari parzialmente accessibili |
|  | itinerari non accessibili |
|  | Limiti UTCE 3 |



Scheda di analisi e localizzazione delle barriere architettoniche		Scheda di rilievo urbano
UTOE 5, Val di Cava	Via Rodolfo Morandi	1



Legenda

Limiti comunali	Fermata bus	
Limiti UTOE 5	Parcheggio accessibile	
Luoghi di Interesse collettivo	Parcheggio parzialmente accessibile	
Chiesa	Parcheggio disabili segnalato	
Scuola	Classificazione itinerari	
Pubblici esercizi/ bar	Itinerari accessibili	
Attrezzature sportive	Itinerari parzialmente accessibili	
Parco giochi	Itinerari non accessibili	
Esercizi commerciali		

Presenza	<input type="checkbox"/> assente <input checked="" type="checkbox"/> presente a tratti <input type="checkbox"/> presente	Presenza	<input checked="" type="checkbox"/> assente <input type="checkbox"/> presente	Mobilità	<input checked="" type="checkbox"/> assenza marciapiede e spazio esiguo <input type="checkbox"/> assenza marciapiede o spazio esiguo <input type="checkbox"/> spazio ampio e presenza di marciapiede
Dimensioni	<input type="checkbox"/> con largh. < 150 cm su vie con molto traffico <input checked="" type="checkbox"/> stretto in zona residenziale o poco trafficata, o su strada cieca <input type="checkbox"/> con largh. = > 150 cm	Dislivelli	<input checked="" type="checkbox"/> nessun abbassamento <input type="checkbox"/> abbassamento con dislivelli > 2,5 cm <input type="checkbox"/> abbassamento con dislivelli < 2,5 cm	Orientamento	<input type="checkbox"/> assenza palina e segnale podotattile <input checked="" type="checkbox"/> assenza palina oppure segnale podotattile <input type="checkbox"/> presenza palina e segnale podotattile
Pavimentazione	<input type="checkbox"/> Pavimento molto degradato (sconnessioni, buche) e rischio di inciampo e caduta <input type="checkbox"/> Pavimento sconnesso, in tratti limitati e puntuali <input checked="" type="checkbox"/> Pavimentazione in buono stato	Segnaletica orizzontale - verticale	<input checked="" type="checkbox"/> assente <input type="checkbox"/> parzialmente completa <input type="checkbox"/> completa	Comfort	<input checked="" type="checkbox"/> assenza panchina e pensilina <input type="checkbox"/> assenza panchina oppure pensilina <input type="checkbox"/> presenza panchina e pensilina
Ostacoli - restringimenti	<input type="checkbox"/> Presenza arredo che impedisce la percorribilità ed è pericolosa per ipovedenti <input checked="" type="checkbox"/> Arredo che intralca ma non impedisce la percorribilità, presenza di limitati restringimenti <input type="checkbox"/> assenza di elementi d'intralcio e restringimenti	Dispositivi di ausilio	<input checked="" type="checkbox"/> assenza dei dispositivi (paline d'arresto, intercettazione tattile a pavimento) <input type="checkbox"/> presenza di alcuni elementi <input type="checkbox"/> presenza dei dispositivi (paline d'arresto, intercettazione tattile a pavimento)	<input checked="" type="checkbox"/> assenza di stalli riservati <input type="checkbox"/> presenza stalli riservati da adeguare (racordo al percorso, segnaletica verticale, dimensione insufficiente) <input type="checkbox"/> presenza stalli riservati a norma	
Linee guida naturali	<input checked="" type="checkbox"/> assenza di linee guida naturali (il muro, il ciglio del marciapiede, il rumore del traffico...) <input type="checkbox"/> assenza di linee guida su un tratto limitato <input type="checkbox"/> presente di linee guida naturali	La presente scheda analizza il tragitto che viene percorso dalla fermata dall'autobus in via delle Colline per Legoli fino alla chiesa lungo via Rodolfo Morandi			

Sintesi della valutazione: