



foto 1: antico sentiero a Tobbiana. Il percorso con il selciato sconnesso e la forte pendenza costituisce un evidente ostacolo alla mobilità.

## PREMESSA

La normativa vigente prevede di rendere fruibile la città al numero più ampio possibile di cittadini. Occorre infatti cercare di ovviare alle frequenti difficoltà che ampi settori della popolazione, le cosiddette "fasce deboli", ovvero tutti quei soggetti impossibilitati temporaneamente o cronicamente, per diversi motivi, ad espletare il pieno svolgimento delle attività motorie e sensoriali, debbono affrontare nell'approccio fisico con la città ed i suoi servizi.

Per una corretta stima delle problematiche legate all'accessibilità degli spazi urbani è necessario valutare le diverse realtà ed articolazioni sottese dietro l'ampia definizione di "barriera architettonica", che si riferisce sia agli ostacoli fisici, fissi e mobili che impediscono la completa fruizione degli spazi e delle attrezzature da parte di alcuni soggetti, sia alla *manca di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo* (art. 1 del DPR 24 luglio 1996, n. 503). Nella normativa più recente si assiste ad un ulteriore approfondimento dei concetti di "barriera architettonica" e di "accessibilità", fatto che denota una tendenza ad una sensibilità crescente rispetto alle esigenze della realtà sociale. La parola "barriera" viene estesa alle situazioni di pericolo, di disagio o di affaticamento, e riferita non solo alle categorie svantaggiate (superando il DPR 503/96), ma a

chiunque sia limitato nell'espletamento di certe azioni o nella fruizione dei servizi, dunque a tutta la popolazione. Il processo di sensibilizzazione in atto rispetto a queste tematiche è teso a superare una logica rigida e correttiva di "risoluzione di problemi" (che finisce col discriminare i cosiddetti "disabili" o ignorandone totalmente le esigenze o creando una artificiosa separazione delle utenze, con la netta distinzione dei percorsi e l'impiego della specifica segnaletica), traducendola in un processo virtuoso di progettazione della città in funzione di precise esigenze.

L'accessibilità si configura come il mezzo per perseguire l'obiettivo del "comfort ambientale", della mobilità agevole sul territorio, della "qualità della vita", intesa come l'equilibrato rapporto tra i obiettivi e scelte prefissati e la possibilità effettiva di perseguirli.

Per poter raggiungere l'obiettivo di rendere fruibili i centri urbani e gli spazi comuni ad un ventaglio allargato di soggetti occorre muoversi non per azioni mirate alla risoluzione di singoli problemi, bensì inquadrando gli interventi nell'ambito di una pianificazione coordinata e strutturata, cui non sfugga una visione generale delle diverse problematiche e della situazione fisica in cui esse si svolgono.



foto 2: scorcio della via Atto Vannucci, a Tobbiana. Ai lati della strada asfaltata e carrabile si nota la canaletta di scolo delle acque, realizzata in pietra. La discontinuità del manto costituisce una rilevante barriera architettonica che, almeno in alcuni tratti, come in corrispondenza degli accessi, potrebbe essere superata.



foto 3: slargo sulla via Atto Vannucci, a Tobbiana. Si nota un'evidente disomogeneità dei livelli di calpestio e della pavimentazione. In particolare la sagomatura dei bordi stradali, finalizzata al convogliamento delle acque meteoriche, rappresenta un forte ostacolo alla mobilità.

#### QUADRO NORMATIVO

Si riporta in elenco la normativa di riferimento in materia di superamento delle barriere architettoniche:

✓ **Legge 9 gennaio 1989, n. 13** Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati

✓ **Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236**

✓ **Legge 5 febbraio 1992, n. 104** Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate

✓ **D.P.R. 24 Luglio 1996, n. 503** Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici

✓ **LR 1/2005, all'art. 55 comma 4 lettera f**, obbliga i Comuni a redigere nell'ambito del Regolamento Urbanistico lo studio dell'accessibilità, da aggiornare ogni cinque anni. Il regolamento urbanistico individua e definisce il programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche, contenente il censimento delle barriere architettoniche in 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.

✓ **LR Toscana del 9 settembre 1991, n. 47, all'art. 9** prevede il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA), uno strumento urbanistico definibile come piano di settore, per progettare percorsi urbani ed edifici accessibili, favorendo l'eliminazione delle barriere architettoniche in maniera integrata e programmatica all'interno di un'intera città. Oggetto di interesse del PEBA è il piano orizzontale del percorso e la fruizione degli edifici pubblici o privati aperti al pubblico di rilevante interesse sociale. Il Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche deve presentare alcuni obiettivi fondamentali:

- ✓ il recupero funzionale di alcuni tracciati urbani a prevalente fruizione pedonale (percorsi urbani accessibili) disseminati di barriere fisiche consolidate nel tempo;
- ✓ l'individuazione di modalità operative che consentano la corretta progettazione del piano orizzontale degli interventi futuri nell'intera città;
- ✓ fornire le prescrizioni affinché gli edifici esistenti siano resi fruibili e quelli nuovi contemplino le esigenze di una utenza ampliata.



foto 4: scuola media in via Martin Luther King, nel Capoluogo. Particolare di una rampa priva del percorso pedonale di

#### CARATTERISTICHE DELL'ACCESSIBILITA'

Per le caratteristiche ed i parametri numerici il riferimento principale è il **Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236**, a cui fanno riferimento anche le normative successive.

Per quanto riguarda gli spazi esterni il decreto si focalizza sui percorsi pedonali, sui parcheggi e sulle pavimentazioni.

Si riportano alcuni passaggi del decreto ritenuti particolarmente significativi.

*Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10m di sviluppo lineare. Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano. La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%. Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50m, ogni 15m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10m per una pendenza dell'8%. La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%. In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%. Il dislivello ottimale tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5cm. Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15cm. Fino ad un'altezza minima di 2,10m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.*

*Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche. In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote. Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti.*

La pavimentazione prescritta dal decreto per i percorsi pedonali deve essere antisdrucciolevole (per ottemperare a questo requisito si deve ricorrere a materiali il cui coefficiente di attrito sia misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6-81).

*Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote. I grigliati utilizzati nei calpestii debbono avere maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno, e simili.*

Nei percorsi a livello della superficie carrabile è opportuno predisporre cordoli separatori (pensati in modo tale da non costituire ostacolo per le persone non vedenti), che inibiscano l'invasione del percorso pedonale da parte degli automobilisti, tenendo separato il traffico veicolare da quello pedonale.

*Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o*

COMUNE DI MONTALE / REGOLAMENTO URBANISTICO / ACCESSIBILITA' URBANA  
L.R. 1/05, art. 55, comma 4, lett. f



foto 5: parcheggio in via Garibaldi, nell'ambito urbano di Stazione. Non esiste un adeguato percorso pedonale di collegamento tra lo stallo per disabili (caratterizzato dalle strisce di colore giallo) e l'attraversamento per la piazza della Stazione (vedi foto succ.)



foto 6: particolare dell'attraversamento tra via Garibaldi e la piazza della Stazione.

*frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili. Detti posti auto, opportunamente segnalati, sono ubicati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso dell'edificio o attrezzatura. Al fine di agevolare la manovra di trasferimento della persona su sedia a ruote in comuni condizioni atmosferiche, detti posti auto riservati sono, preferibilmente, dotati di copertura.*

Anche gli elementi di arredo urbano devono risultare accessibili e non costituire ostacolo alla mobilità.

La segnaletica deve essere chiara e ben visibile, al fine di suggerire una fruizione ottimale dei percorsi.

parcheggi:

- ✓ **numero minimo posti macchina:** 1 ogni 50 o frazione di 50;
- ✓ **larghezza:** non inferiore a m 3,20

In sintesi, i principali parametri dell'accessibilità possono essere così riassunti:

percorsi pedonali:

- ✓ **larghezza:** compresa tra 90cm e 150cm;
- ✓ **pendenza:** longitudinale: compresa tra il 5% e l'8% (è consentita una pendenza del 15% per brevi rampe di raccordo con il livello stradale); trasversale: la pendenza massima ammissibile è dell'1%; in presenza di contropendenze la somma delle due pendenze deve essere inferiore al 22% rispetto al piano orizzontale;
- ✓ **pavimentazione antisdrucciolevole**



foto 7: campo sportivo pubblico in via Masini, nel Capoluogo. L'accesso alle gradinate è ostacolato dall'accidentalità del terreno e dall'assenza di un'adeguata



foto 8: particolare dell'ingresso alla palestra pubblica in via Coppi, nel Capoluogo. La presenza di un grigliato a maglie larghe e del chiusino rappresenta un evidente ostacolo alla mobilità.

### INDIRIZZI PROGETTUALI

Ai sensi dell'art. 55 della LR 1/05 è stato indagato il superamento delle barriere architettoniche riferite alle strutture di uso pubblico o di interesse collettivo e agli spazi comuni degli ambiti urbani (Tobbiana, Fognano, Montale Capoluogo, Stazione), limitatamente alla fruizione degli stessi dall'esterno, valutando i percorsi orizzontali (rampe, marciapiedi, percorsi pedonali, soglie), senza entrare nel merito di aspetti che riguardino, ad esempio, la conformità degli spazi interni (collegamenti verticali, spazi di relazione, servizi igienici...) ai parametri di accessibilità. Sono stati presi in considerazione chiese e cimiteri, scuole (foto 4), uffici postali, le sedi del Comune, dei Vigili Urbani e dei Carabinieri, circoli ricreativi ed associazioni, banche, piazze e slarghi (foto 3) eletti a luogo di ritrovo dalla popolazione locale (questi ultimi si trovano soprattutto negli aggregati collinari, che hanno conservato una dimensione ed una conformazione più simile a quella del paese), infine aree a verde pubblico ed impianti sportivi.

Occorre premettere, tuttavia, che l'analisi puntuale dei singoli casi censiti è stata inquadrata in una considerazione più generale sull'accessibilità del tessuto urbano, con particolare riferimento a strade, piazze, percorsi pedonali, marciapiedi, intesi non singolarmente ma come componenti di un unicum, di un piano orizzontale senza soluzione di continuità, pensato

come un luogo confortevole e sicuro per chiunque si muova lungo un tragitto e che consente di passare da una situazione ad un'altra in piena e totale libertà e autonomia, a prescindere dalla condizione fisica del soggetto fruitore.

Per individuare gli immobili e gli spazi è stata fatta una ricognizione puntuale su tutto il territorio comunale. Per ciascuna situazione è stata valutata la conformità o meno alle prescrizioni previste dalla normativa vigente ed in funzione di questo è stata redatta una classificazione in base a tre gradi di accessibilità:

- ✓ **Accessibile:** riferito a quelle strutture ed aree che rispondono in pieno ai requisiti previsti dalla normativa.
- ✓ **Accessibile non a norma:** riguarda quelle strutture ed aree che rispondono parzialmente ai requisiti previsti.
- ✓ **Non accessibile:** riferito a quelle strutture ed aree che non risultano a norma e che necessitano di essere adeguate secondo i requisiti di legge.

Sono stati individuati 67 edifici ed aree in totale, di cui 9 a Tobbiana, 15 a Fognano, 33 nel Capoluogo e 10 nell'ambito urbano di Stazione.

Occorre precisare che la situazione morfologica del comune di Montale si presenta abbastanza variegata, passando dalle zone di pianura di Stazione e del Capoluogo a quelle pedecollinari e collinari di Fognano e Tobbiana. In queste ultime, ovviamente la situazione generale si



foto 9: particolare del percorso pedonale del Rio, nel Capoluogo. La superficie di calpestio si presenta, in molti tratti, in cattive condizioni di manutenzione, tali da costituire ostacolo alla mobilità.



foto 10: rampa laterale al percorso pedonale del Rio, nel Capoluogo. Esempio di accessibilità non a norma

complica quanto alle barriere architettoniche. L'abitato di Tobbiana, in particolare, è caratterizzato da una viabilità minuta, dall'andamento irregolare ed in forte pendenza (foto 1) e da episodi articolati, fatti di piccoli slarghi e corti interne; ciò rende ardua l'accessibilità del piano orizzontale, a cui, tuttavia, possono essere apportati miglioramenti attraverso accorgimenti quali la manutenzione del manto stradale, l'attenzione all'omogeneità della pavimentazione (foto 2, 3) o la dotazione di corrimano lungo i muri.

Un discorso a parte merita il verde urbano, attrezzato per il tempo libero o lo sport, al quale si è scelto di attribuire sempre lo stesso tipo di indicazione, viste le caratteristiche costanti riscontrate in tutti i casi. Le aree a verde pubblico sono infatti nella maggior parte dei casi accessibili, ma non del tutto fruibili al loro interno, mancando di percorsi adeguati ad un'utenza ampliata; per quanto riguarda gli impianti sportivi l'accessibilità è spesso condizionata dalla scarsa omogeneità dei percorsi (foto 7, 8).

Quanto ai parcheggi, oltre ad essere dotati degli appositi posti macchina dimensionati secondo la normativa, debbono presentare anche adeguati raccordi con la viabilità ed i percorsi pedonali adiacenti (foto 5).

Il presente elaborato è corredato da tabelle, estratti cartografici, documentazione fotografica.

Nelle tabelle gli edifici e le aree, raggruppati per ambito urbano di appartenenza, sono stati numerati, identificati in base alla loro natura pubblica o privata, classificati rispetto al loro grado di accessibilità; ai casi "non accessibili" sono state affiancate brevi note con proposte progettuali atte al superamento delle barriere architettoniche rilevate.

Negli estratti cartografici, anch'essi riferiti ai diversi ambiti urbani, gli edifici e gli spazi censiti riportano la stessa numerazione proposta in tabella.

I gradi di accessibilità sono stati contraddistinti da tre diversi colori sia in tabella che nelle carte, per rendere più immediata la lettura dei risultati dell'indagine e graficamente più evidente la relazione tra i due elaborati.