

PREMESSA - DAL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE AL PIANO PER L'ACCESSIBILITA'

L'obiettivo della normativa vigente consiste nel rendere fruibile la città e il territorio al numero più ampio possibile di persone. Occorre infatti cercare di ovviare alle frequenti difficoltà che ampi settori della popolazione, ovvero tutti quei soggetti impossibilitati temporaneamente o cronicamente ad espletare il pieno svolgimento delle attività motorie e sensoriali - per cause legate a patologie (traumi, malattie) o per motivi diversi (periodo di vita / cause contingenti o transitorie)-, debbono affrontare nell'approccio fisico con la città, il territorio ed i loro servizi. La logica alla base di questo processo supera le istanze discriminatorie in nome di un approccio inclusivo che valuta l'ampio spettro di esigenze estese a tutti i cittadini. Si abbandonano i concetti di "disabilità", di "handicap", ma anche quello di "normalità" nonché le artificiose separazioni delle utenze; all'accezione di "malattia" si sostituisce lo stato di salute della persona in un preciso contesto di vita; "disabilità" non è più solo l'aggettivazione di una menomazione, ma il risultato di una complessa relazione tra condizione di salute e fattori personali e ambientali e soprattutto non è più una condizione individuale o il problema di una minoranza, ma la realtà potenziale di tutti.

E' necessario a questo proposito ripercorre il significato di concetti fondamentali come quello di "barriera" e di "accessibilità", premettendo che la tendenza attuale è quella di passare da una logica esclusiva di mancanza / difetto (barriera) a quella inclusiva, di natura propositiva dell'implementazione della qualità della vita (accessibilità, che della barriera è la contromisura). Dal piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche si passa al piano per accessibilità (ICF - OMS 2001); a una visione specialistica di natura normativa e di impostazione deterministica si sostituisce una integrata critica di stampo progettuale; più in generale si abbandona la dimensione tecnica per abbracciare quella sociale, ben più complessa.

La dizione "barriera architettonica" si riferisce sia agli ostacoli (elementi o situazioni) fisici, fissi, mobili che impediscono la completa fruizione degli spazi e delle attrezzature da parte di alcuni soggetti, sia alla *manca*za 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), inibendo o limitando la persona nell'interazione con lo spazio architettonico ed urbano, nella libertà, nell'autonomia degli spostamenti e nell'autodeterminazione della propria esistenza.

La L.1/2005 introduce il concetto di "barriere urbanistiche" definendole fonti di ostacolo che possono limitare o impedire l'accesso a intere parti città / territorio.

Sia le barriere architettoniche che quelle urbanistiche possono essere distinte in due categorie:

- ✓ barriere fisiche (intrinseche e topologiche)
- ✓ percettive (introdotte dal DMLPP 236/89, per superare le quali occorrono interventi che elevino la "comunicatività ambientale")

Le barriere in senso lato non rappresentano criticità di valore assoluto, ma assumono diversa rilevanza in funzione delle caratteristiche esigenziali del singolo utente. 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. La loro eliminazione non è il fine bensì il mezzo per garantire il principio costituzionale delle pari opportunità: uno spazio privo di

barriere è più accessibile, confortevole e sicuro per tutti.

Per accessibilità si intende il requisito ambientale che esprime la vocazione di uno spazio / una attrezzatura ad essere fruiti da chiunque in condizioni di autonomia. 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. Il DMLLPP 236/89 associa al concetto di accessibilità quelli di raggiungibilità, praticabilità, dotazione di arredi ed attrezzature, sicurezza d'uso, identificabilità e comfort nelle dimensioni fisica e percettiva per assicurare le migliori condizioni di mobilità e orientamento. 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 approcci settoriali, 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.

L'accessibilità non deve essere recepita in maniera astratta, ma assorbita nella cultura comune, attraverso l'informazione, il dialogo e la sensibilizzazione (paradossalmente anche un habitat senza barriere può non essere accessibile se non se ne comprende la natura!)

In questo solco si inserisce il piano per l'accessibilità, piano comunale complesso, suscettibile di continui verifiche, implementazioni, monitoraggi, informato a una visione sistemica che correla l'accessibilità ai servizi alla persona e alle attività di prevenzione, alle funzioni, alla dimensione spazio-temporale della città, alla mobilità, che definisce prestazioni attese e linee d'intervento.

Si configura come piano di settore i cui settori d'intervento sono:

- ✓ spazi / edifici comunali
- ✓ raggiungibilità di spazi / edifici pubblici e di uso pubblico
- ✓ eliminazione barriere architettoniche presso spazi / edifici pubblici e di uso pubblico

riguarda:

- ✓ edifici e spazi pubblici
- ✓ edifici privati aperti al pubblico e di interesse collettivo

Tra gli aspetti fondamentali per la qualità di un piano per l'accessibilità sono da annoverarsi la partecipazione al processo decisionale dei cittadini, l'aggiornamento continuo (importanza monitoraggi e ricorso a strumentazioni informatiche) e il coordinamento con strumenti urbanistici regionali (piani dei tempi, barriere architettoniche e urbanistiche, delle funzioni, della mobilità), provinciali (PS: accessibilità come invariante strutturale del territorio) e comunali (il RU dovrebbe comprendere il PIABAU – programma d'intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche e urbanistiche).

QUADRO NORMATIVO

Il programma fa riferimento ai seguenti provvedimenti legislativi: L 41/1986; DM 236/1989; L 13/1989; LR 47/1991; Legge 104/1992; D.P.R. 503/1996; LR 34/2000; LR 23/2001; LR 66/2003; LR 1/2005; *DPGR 74/2006; Accordo di Programma investimenti nel settore sociale PISR 2007/2010 – attuazione 2007/2008*

ANALISI DELLO STATO DI FATTO

E' necessario e doveroso premettere che gli insediamenti del comune di Chiesina Uzzanese presentano un sostanziale adeguamento di edifici e strutture pubblici o privati di interesse collettivo alla normativa sulle barriere architettoniche.

Tuttavia, da una puntuale ricognizione sul territorio sono emerse alcune problematiche degli impianti urbani che qui di seguito si riassumono in alcune considerazioni generali.

✓ Il rapporto degli insediamenti del territorio comunale con la viabilità carrabile

Può considerarsi un primo elemento di analisi dell'accessibilità, poiché al rapporto diretto con la strada si lega in larga misura una mobilità più agevole.

Il reticolo stradale genera e configura fortemente l'impianto insediativo del Capoluogo di Chiesina e delle frazioni minori (Molin Nuovo, Chiesanuova, Capanna), seppure in maniera differente. L'insediamento storico del Capoluogo e le frazioni minori presentano un andamento lineare rispetto alla strada; l'espansione urbana più recente del Capoluogo si caratterizza per una forte diffusione sul territorio, come una sommatoria di isolati inquadri in una solida maglia stradale.

Si rende necessario rivedere l'intero impianto della viabilità carrabile, adeguandolo alla normativa sulle barriere architettoniche non solo in prossimità degli spazi pubblici o privati di interesse collettivo, ma ripensandolo in maniera globale come supporto ad una fruibilità autonoma da parte di tutti i cittadini. In questa prospettiva la viabilità carrabile deve essere pensata in parallelo a quella ciclo-pedonale, alla quale deve essere fortemente raccordata.

✓ Rapporto tra accessibilità / morfologia / pregio intrinseco dei luoghi

Quello di Chiesina è un territorio totalmente pianeggiante, fatto che di per sé facilita le eventuali operazioni di adeguamento alla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche.

I nuclei insediativi del Comune sono caratterizzati da un edificato di modesta qualità architettonica, se si escludono i tessuti storici del Capoluogo e delle frazioni minori e alcuni edifici colonici sparsi nel territorio. Qualsiasi progetto dovrà obbligatoriamente tener conto dei valori intrinseci e dei vincoli di tutela esistenti ed agire per interventi che non snaturino il sistema organico e strutturato preesistente, nel rispetto degli spazi, dei materiali, delle stereometrie, del contesto ambientale.

✓ Specificità funzionali/ patrimonio edilizio / modalità abitative

Nel contesto urbano di Chiesina Uzzanese emerge la modesta organicità degli spazi aggregativi e di uso pubblico. Il centro storico del Capoluogo, unico tessuto insediativo in cui il rapporto tra funzione residenziale e spazi di interesse collettivo risulterebbe, anche fisicamente, maggiormente equilibrato è stato negli anni depauperato della polifunzionalità a causa di un fenomeno di spopolamento e della conseguente dispersione della popolazione nelle zone periferiche, che ha provocato l'inevitabile chiusura della maggior parte degli esercizi.

PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI

Il progetto di accessibilità deve tradursi concretamente in una serie di interventi che nel contingente porti ad una migliore qualità nella fruizione degli spazi e dei servizi e in prospettiva ambisca a modificare la sensibilità generale con programmi che preservino e migliorino lo stato di fatto attraverso il monitoraggio e la manutenzione continui, ma anche l'informazione e la sensibilizzazione rispetto a un tema il cui ambito d'interesse deve coinvolgere tutta la popolazione, non più una utenza minoritaria. Si gettano, cioè, le basi per una qualità di vita a cui in futuro non si possa e non si debba più rinunciare.

L'analisi puntuale dei singoli casi censiti deve essere inquadrata in una considerazione più generale sull'accessibilità del tessuto urbano, con particolare riferimento a strade, piazze, percorsi pedonali, marciapiedi, parcheggi (ambito urbano), nonché edifici / attrezzature pubblici o privati aperti al pubblico (ambito edilizio), 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.

L'obiettivo deve essere quello concreto di isolare le situazioni critiche cercando di inquadrarle in un progetto quanto più possibile esteso, intervenendo in maniera radicale e risolutiva laddove le caratteristiche morfologiche del luogo lo consentano e limitandosi altrimenti a soluzioni parziali, di mero carattere migliorativo.

Nel caso specifico di Chiesina si avverte l'esigenza di ricostituire un insieme omogeneo da un sistema disperso e di restituire alla persona una realtà che troppo spesso appare organizzata in funzione dei veicoli!

ELABORATI

✓ Elaborati cartografici (linguaggio GIS)

Si tratta di una mappatura, risultato di una ricognizione puntuale sull'intero territorio comunale, di tutti gli edifici pubblici o privati di interesse collettivo. Negli elaborati informatici, redatti con il linguaggio GIS, ciascun edificio è stato numerato ed evidenziato col colore legato al grado di accessibilità.

✓ Schedatura

Per la schedatura ci si riferisce sia a recenti redazioni di PEBA, sia alle indicazioni delle Linee guida per la redazione dei piani di accessibilità, *I Piani per l'accessibilità*, a cura di Regione Toscana, Centro Tesis Università di Firenze, Provincia di Pistoia, 2009, nonché alle esperienze maturate in altre regioni italiane (es. Regione Veneto).

Si tratta di schede di tipo sintetico, redatte per la singola "barriera" (architettonica / urbanistica), numerate in modo progressivo per ambito urbano di appartenenza (Capoluogo, Capanna, Molin Nuovo, Chiesanuova). La scheda tipo contiene una parte descrittiva (estratti cartografici, ambito urbano di appartenenza, natura pubblica / privata, descrizione dello stato di fatto) ed una parte riferita all'individuazione degli interventi necessari per l'eliminazione o la mitigazione della barriera. Per ciascuna situazione viene valutata la conformità o meno alle prescrizioni previste dalla normativa vigente ed in funzione di questo è redatta una classificazione in base a tre gradi di accessibilità.

A ciascun grado viene associato un colore sia in tabella che negli elaborati cartografici, per rendere più immediata la lettura dei risultati dell'indagine e graficamente più evidente la relazione tra i due elaborati:

- accessibile (verde)
- accessibile con assistenza (giallo)
- non accessibile (rosso)

Qui di seguito l'immagine di una scheda - tipo.

n°/origine	titolo	struttura pubblica o struttura privata di interesse collettivo
località	foto	Estremo mappa
	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #90EE90; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #FFFF00; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #FF0000;"></div> </div>	Descrizione

Si riportano in forma di elenco, suddivisi per ambito insediativo, gli edifici pubblici o privati di interesse collettivo presi in analisi nella redazione degli elaborati sopra menzionati.

✓ Capoluogo:

1. Misericordia
2. Cimitero
3. Parco Pertini + strutture per eventi
4. Pubblica Assistenza (sede nuova)
5. Farmacia
6. Credem
7. Circolo parrocchiale e locali parrocchiali
8. Chiesa Santa Maria della Neve
9. Sede del Comune
10. Poste
11. Scuole Medie "Giacomo Leopardi" + palestra comunale
12. Xenodochio
13. Pubblica Assistenza (sede storica)
14. Parco dell'Acquedotto
15. Monte dei Paschi
16. Cassa di Risparmio di Pistoia
17. Campo di Pallacanestro
18. Scuole Elementari
19. Asilo Maria Ausiliatrice
20. Banca di Pescia - Credito Cooperativo
21. Complesso campo sportivo
22. Parco "della 167"
23. Centro civico (Consiglio Comunale)
24. Parco Caduti di Kabul

✓ Capanna:

1. Scuola Materna (dell'Infanzia)

✓ Molin Nuovo:

1. Chiesa
2. Circolo ricreativo "Molin Nuovo"

✓ Chiesanuova:

1. Asilo nido "Itinera srl Onlus"
2. Giardino pubblico
3. Chiesa
4. Proiezione della farmacia (sede distaccata)

BARRIERE ARCHITETTONICHE E URBANISTICHE

Per quanto riguarda le *barriere architettoniche*, riferite agli edifici pubblici o privati di interesse collettivo, vengono presi in considerazione il superamento dei dislivelli, gli accessi, i percorsi limitandosi in questa sede al solo rapporto con l'esterno ecc. A ciascuno di questi casi è dedicata una scheda specifica, come sopra descritto.

Riguardo alle *barriere urbanistiche*, in questa sede, vista la diffusione su tutto il territorio comunale, ci si limita ad un discorso più generale e ad una classificazione per categorie, rimandando al momento successivo della predisposizione concreta all'accessibilità una analisi specifica e puntuale delle singole casistiche.

✓ Parcheggi

Il territorio è dotato di molte aree adibite a parcheggio, la maggior parte delle quali adeguate alla normativa con la presenza di posti riservati alle persone disabili, correttamente dotati di apposita segnaletica. Occorre, laddove manchino, associare a questi ultimi percorsi specifici che consentano alla persona con difficoltà motorie di poter uscire dal veicolo e raggiungere qualunque meta nell'ambito di una zona protetta e ben delimitata, senza dover invadere la carreggiata stradale. Dove possibile e opportuno occorre predisporre adeguati raccordi con la viabilità ed i percorsi pedonali adiacenti, in modo tale da rendere accessibile uno spazio quanto più ampio possibile.

Ovviamente nel caso di nuovi parcheggi o di preesistenti non adeguati occorre provvedere all'inserimento dei necessari posti macchina dimensionati secondo la normativa.

✓ Marciapiedi e percorsi

I marciapiedi e i percorsi debbono configurarsi come superfici omogenee e senza soluzioni di continuità, adeguatamente distinte dalla viabilità carrabile e possibilmente differenti per materiale, in modo da poter facilitarne l'identificazione anche da parte di persone ipovedenti.

I marciapiedi dovrebbero costituire un sistema integrato con la segnaletica stradale e più in generale la viabilità ciclo-pedonale, alternativa a quella carrabile.

Dove serva, occorre sagomare opportunamente i marciapiedi in modo tale da superare il dislivello esistente tra la quota strada e quella del marciapiede stesso.

Occorre, ove necessario, adeguare la larghezza a quella prevista dalla legge. I marciapiedi molto spesso non costituiscono un sistema continuo, bensì frammentato. Non rare sono le situazioni in cui i pali della luce o della segnaletica risultano conficcati entro la sede del marciapiede stesso, costituendo un ostacolo alla fruizione agevole.

✓ Piazze e slarghi

In quanto luoghi di aggregazione per eccellenza devono risultare accessibili a tutti i cittadini. La possibilità di accedervi dalle strade deve essere facilitata dagli opportuni accorgimenti per superare eventuali dislivelli di quota e il piano di calpestio deve risultare omogeneo e non presentare soluzioni di continuità.

✓ Aree verdi

Nella generale dispersione dei luoghi di aggregazione e degli spazi pubblici, il verde (pubblico e attrezzato) può essere individuato quale elemento connettivo del tessuto urbano; si ritiene auspicabile incrementarne la funzione di momento di saldatura urbana attraverso la creazione e l'implementazione di un sistema di viabilità ciclo-pedonale. Le aree verdi devono essere dotate, al proprio interno, di percorsi pedonali adeguati in dimensione e superficie, che permettano a tutti i cittadini una agevole fruizione degli spazi e delle eventuali strutture e servizi interni. Rafforzare la viabilità che fa capo al verde urbano aumenterebbe la qualità della fruizione del verde stesso, allargandola anche alle persone in condizione di disabilità e, d'altra parte, consentirebbe un collegamento fisico tra gli spazi verdi e i servizi vicini. Per portare qualche esempio concreto si possono annoverare il caso del Parco Pertini e del parco comunemente chiamato "della 167". Nel primo caso i percorsi potrebbero mettere in comunicazione il Parco Pertini con il cimitero, la Misericordia, la Pubblica Assistenza, nonché con il sistema dei parcheggi contigui, solo per limitarsi alle macro-funzioni esistenti nei paraggi, ma non trascurando anche la possibilità di poter raggiungere velocemente il centro storico. Il parco "della 167" si trova al centro di un sistema in cui oltre alla funzione residenziale (il parco prende il nome dagli edifici nati appunto a seguito della legge 167 del 1962) sono presenti anche il vicino complesso del campo sportivo nonché l'edificio deputato a sede del Consiglio Comunale. Lo stesso parco potrebbe altresì essere messo in relazione con il parco "Caduti di Kabul" e le aree denominate nel RU PA11 e PA13.

Una visione d'insieme dell'abitato del Capoluogo, come quella proposta nella figura riportata qui di seguito, evidenzia in maniera palmare come in un contesto tanto parcellizzato quanto ridotto in termini di superficie, il sistema del verde e una opportuna rete di viabilità ciclo-pedonale ad esso collegata potrebbero saldare fra di loro episodi urbani attualmente scollegati.

All'interno della dizione aree verdi possono essere inclusi a ragione anche gli argini dei fiumi, in quanto luoghi sempre più frequentati dalle persone e fisicamente, vista la loro natura lineare, connettivi per eccellenza.

A proposito del verde e della sua funzione di connettivo si riporta qui di seguito un brano del decreto 2/R del 2007:

1. Il verde di connettività urbana è costituito dal verde pubblico interno al tessuto insediativo, che ha la funzione di mantenere o stabilire collegamenti fra le aree verdi presenti o previste negli insediamenti urbani. Ne fanno parte in particolare:

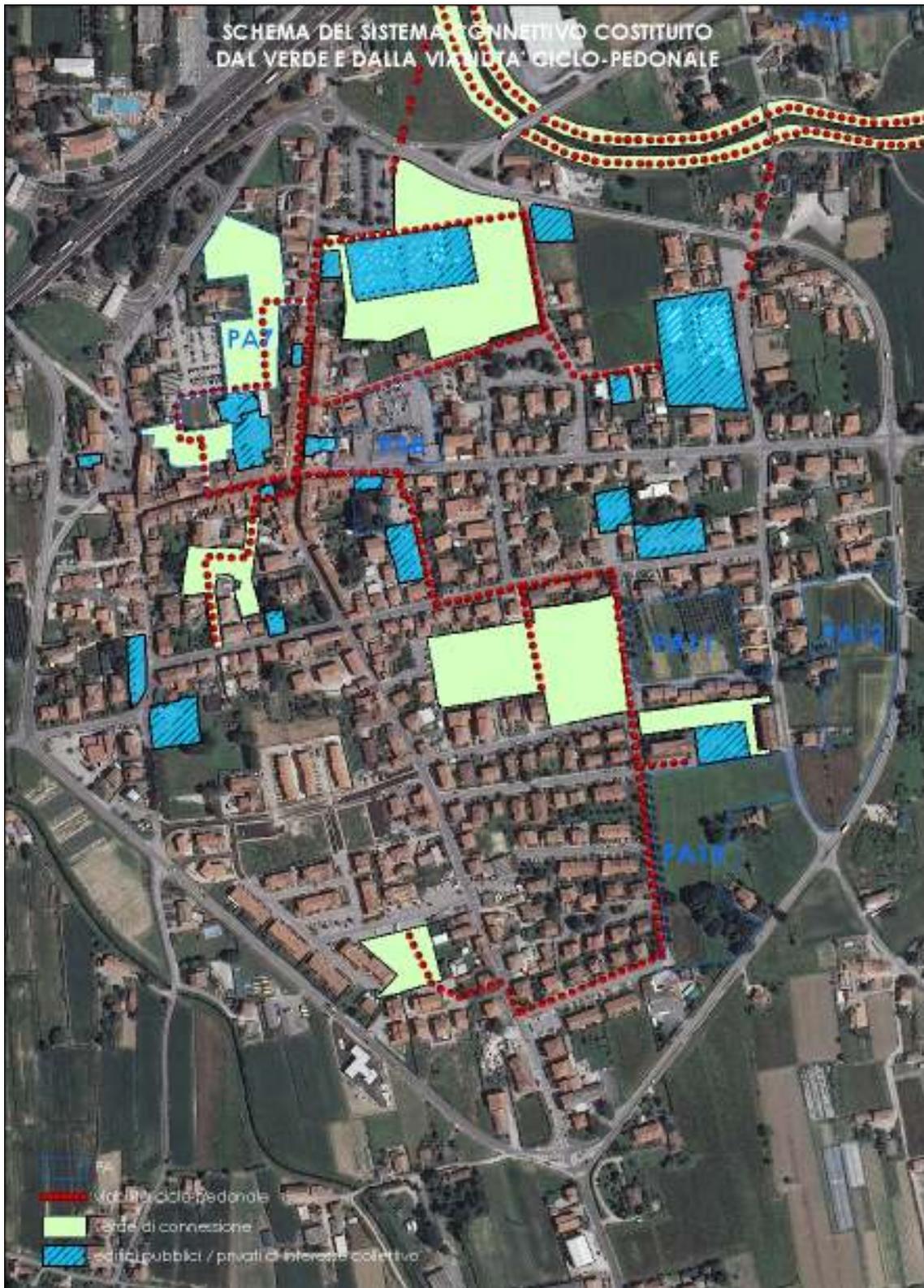
a. gli spazi verdi adiacenti ai corsi d'acqua, i percorsi pedonali e le piste ciclabili caratterizzati dalla presenza di verde e alberi che, penetrando nell'area urbanizzata, costituiscono completamento della rete ecologica territoriale in ambito urbano;

b. il verde e le alberature adiacenti alle strade, in particolare a quelle realizzate con criteri di architettura paesaggistica;

c. gli spazi verdi e le aree agricole residuali presenti ai margini del centro abitato.

2. Gli strumenti di pianificazione e gli atti di governo del territorio promuovono il mantenimento e l'incremento del verde di connettività urbana, al fine di realizzare una rete continua di spazi adibiti a verde.

3. In relazione agli spazi di verde o alle aree di cui al comma 1 lettera c), i comuni adottano misure idonee a preservarne il ruolo di spazio interposto tra il territorio urbanizzato e quello rurale, disciplinandone l'impiego al fine di incrementare la qualità del tessuto insediativo esistente.



Il verde e la trama della viabilità ciclo-pedonale costituiscono il sistema connettivo che permette di saldare episodi urbani attualmente dispersi.

PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI / MONITORAGGIO

Gli interventi di eliminazione delle "barriere" vengono normalmente suddivisi per stralci e priorità: interventi ordinari, strategici, d'emergenza, manutenzioni.

I problemi specifici che di volta in volta verranno enucleati dall'analisi del tessuto urbano dovranno essere quantificati e studiati in modo opportuno.

La scelta della priorità di intervento sarà il risultato di valutazioni e monitoraggi successivi e incrociati delle caratteristiche descritte nei vari campi compilati e delle stime calcolate, nonché di valutazioni espresse dagli amministratori.

A conclusione, occorre ribadire l'importanza della costante manutenzione degli spazi pubblici, dalla pavimentazione di strade, percorsi, piazze e slarghi, all'attenzione ad una corretta segnaletica, e ancora alla cura del verde, per garantire a tutti i cittadini una ottimale mobilità degli gli spazi urbani.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Si riporta qualche fotografia a esempio di alcune tipologie di barriera architettonica / urbanistica, che il sopralluogo finalizzato alla redazione del presente documento ha messo in evidenza.



Foto 1. Palo della segnaletica piantato nel marciapiede



Foto 2. Palo della segnaletica piantato nel marciapiede; marciapiede molto stretto



Foto 3. Palo della segnaletica piantato nel marciapiede



Foto 4. Le strisce pedonali terminano su un cordolo rialzato rispetto alla quota della strada



Foto 5. Le strisce pedonali di cui sopra terminano dalla parte opposta in un tratto di strada in cui pali e dissuasori vanno a formare una strozzatura del percorso



Foto 7. Il raggiungimento delle attrezzature interne al Parco Pertini risulta poco agevole, per l'assenza di un percorso specifico.



Foto 7. Particolare di un tratto della superficie nei pressi delle attrezzature interne al Parco Pertini, resa scabrosa dalla presenza di numerose radici affioranti