

# Regolamento **Urbanistico**

Febbraio 2012

 Programma per l'abbattimento delle  
barriere architettoniche e urbanistiche

### ***Considerazioni generali***

Il problema della presenza di barriere architettoniche negli spazi pubblici è diffuso in tutto il territorio comunale e deriva in primo luogo dalle modalità con cui la città si è sviluppata. Si tratta di ostacoli che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o altra disabilità in forma permanente o temporanea.

Le problematiche rilevate hanno caratteristiche seriali; alcune tipologie di barriere sono connaturate alla modalità con cui è avvenuto lo sviluppo urbanistico della città negli anni '60 - '70 che ha generato agglomerati per somma di singoli interventi privi di una contestuale analisi del tessuto urbano.

Per analizzare il problema è utile ripartire il centro abitato in aree omogenee riconducibili a diverse epoche di costruzione.

Una prima porzione è riferita ai nuclei storici del centro della città e delle varie frazioni. Detti nuclei risalgono indicativamente ad oltre un secolo fa e sono stati edificati in presenza di esigenze e di un contesto sociale del tutto diversi rispetto agli attuali. Sono caratterizzati da edifici compatti e da strade di ridotte dimensioni che separano gli edifici contrapposti. Le esigenze della mobilità erano ovviamente del tutto diverse rispetto alle attuali e quindi gli spazi dedicati alla viabilità di persone e mezzi erano rapportate alle esigenze ed alla cultura dell'epoca.

In tale ambito è molto difficile operare per migliorare l'accessibilità degli spazi pubblici in quanto i vincoli dovuti alla dimensione della carreggiata ed alle esigenze di garantire il traffico veicolare impediscono frequentemente ogni possibilità di azione.

La fattibilità di interventi incisivi risulta condizionata da scelte che comportano una drastica riduzione della circolazione veicolare, la pedonalizzazione di alcune aree o comunque limitazioni del transito e della sosta.

Una seconda e principale tipologia urbanistica, riconducibile allo sviluppo della città negli anni compresi tra la fine degli anni 1950 e la fine degli anni 1970, caratterizza in larga parte il centro cittadino. Questa porzione di edificato si è sviluppata in modo convulso, talvolta del tutto eterogeneo e nella quasi totalità dei casi inadeguato

rispetto alle attuali esigenze di fruibilità degli spazi pubblici. Nella grande maggioranza dei quartieri nati in questo periodo sono presenti sedi stradali di larghezza inadeguata, con marciapiedi di dimensioni insufficienti rispetto a quelle della carreggiata non sempre idonee a garantire la percorribilità in sicurezza anche da parte di persone normodotate.

In tale contesto il problema delle barriere fisiche è accentuato dalla presenza di un numero di autoveicoli esuberante rispetto alle previsioni del periodo di costruzione; l'insufficiente spazio loro garantito induce comportamenti dei cittadini che di fatto tendono ad aggravare la situazione strutturale esistente.

Il caso in questione, comune alla maggioranza dei quartieri del centro abitato, è inoltre reso più problematico da fenomeni ricorrenti, quali:

- discontinuità altimetriche;
- presenza di manufatti e segnaletica che riduce ulteriormente le dimensioni dei marciapiedi;
- mancanza di continuità dei percorsi pedonali;
- pavimentazione tipologicamente diversificata che rende più difficoltosa la deambulazione.

In tale ambito si rendono di norma possibili interventi volti quanto meno al miglioramento delle condizioni di accessibilità esistenti, compatibilmente con i vincoli economici e tecnici derivanti dalla conformazione dell'edificato circostante.

Tali porzioni del centro urbano sono state comunque oggetto di numerosi e diffusi interventi di manutenzione stradale effettuati nel corso degli ultimi 20-30 anni, che hanno di fatto migliorato sostanzialmente le condizioni costruttive originarie.

I quartieri della città nati negli ultimi 30 anni presentano in genere problemi di minore entità. Ciò è dovuto sia all'entrata in vigore della specifica normativa in materia che alla cresciuta l'attenzione e all'interesse con cui è stato progressivamente affrontato il problema delle barriere architettoniche.

Alcune criticità sono comunque presenti negli spazi pubblici di più recente costruzione, in particolare nei casi dove l'accessibilità può risultare ostacolata dalla presenza di barriere sensoriali. Queste ultime richiedono soluzioni specifiche

appropriate, distinte in riferimento alle varie tipologie di disagio, suscettibili peraltro di non risultare del tutto compatibili con le esigenze proprie dei diversi tipi di disabilità.

### ***Rilevazione della tipologia di barriere architettoniche più ricorrenti***

Le barriere architettoniche presenti sul territorio non sono rigorosamente classificabili in quanto non univocamente definibili in relazione alla diversa specifica percezione da parte dei soggetti disabili. Spesso infatti accorgimenti validi per superare una determinata difficoltà motoria o sensoriale, si rilevano controproducenti per un'altra. Ad esempio la mancanza di discontinuità altimetriche nel raccordo tra attraversamento pedonale e marciapiede, realizzati perfettamente complanari, consente un'ottimale mobilità per persone con disabilità motoria, ma costituisce un'insidia per i non vedenti o gli ipovedenti che beneficiano invece della presenza di un cordonato, di un muretto, o comunque di un manufatto percepibile, che possa indicare loro la continuità del percorso.

Pur nella difficoltà di adottare provvedimenti utili a garantire il superamento di ogni barriera architettonica e sensoriale, tali da assicurare l'accessibilità a chiunque, gli interventi attuati nell'ultimo quinquennio hanno di fatto migliorato le condizioni di fruibilità di numerosi spazi pubblici.

Al fine di catalogare comunque le tipologie più ricorrenti di barriere architettoniche, si è elaborato il seguente elenco indicativo:

- 1 - cattivo stato di manutenzione di marciapiedi e/ percorsi
- 2 - percorsi interrotti da passi carrabili
- 3 - marciapiedi di larghezza insufficiente
- 4 - passaggi di ridotte dimensioni per la presenza di manufatti
- 5 - pendenze difformi
- 6 - scivoli per attraversamenti pedonali assenti o non conformi
- 7 - percorsi interrotti
- 8 - cattiva visibilità degli attraversamenti pedonali
- 9 - attraversamenti pedonali non accessibili per deficit visivi

Per ciascuna delle tipologie elencate è stata redatta, a titolo esemplificativo, una scheda corredata da specifica documentazione fotografica, riportata in allegato al presente documento, cui si rimanda.

### ***Gli interventi***

Data la difficoltà ad intervenire puntualmente sulle barriere architettoniche in modo distinto dal contesto in cui si collocano, è necessario intervenire sistematicamente, con opere riconducibili in primo luogo ad ulteriori lavori di manutenzione sia ordinaria che straordinaria dei resedi stradali e degli spazi pubblici in genere.

Come già detto le tipologie più ricorrenti di barriere sono state trattate nell'ambito dei lavori di ordinaria manutenzione appaltati nel corso degli ultimi anni. In alcuni casi non è stato però possibile procedere agli adeguamenti occorrenti in quanto questi avrebbero richiesto opere più articolate e più propriamente programmabili nell'ambito di interventi di manutenzione straordinaria, quali quelli necessari al superamento e/o al miglioramento dell'accessibilità di uno specifico tratto di percorso utile a permettere il collegamento tra punti significativi del territorio.

### ***Bilancio delle attività realizzate nel quinquennio 2007 - 2012***

Con riferimento al "Programma di abbattimento delle barriere architettoniche" 2007, gli interventi attuati dal Comune nel quinquennio 2007 – 2012, sono stati di norma associati – come già detto – al programma di manutenzione ordinaria e straordinaria degli spazi pubblici.

Si riporta, di seguito, l'elenco dei principali interventi realizzati, suddivisi per anno di attuazione:

#### *Anno 2007*

- Piazza Marconi – Piazza Cioppi – Via Pisana: realizzazione attraversamenti pedonali rialzati;
- Via San Colombano, dal cimitero all'abitato: realizzazione nuovo marciapiede;
- Via Vespucci, Via Pigafetta, Via Magellano, Via M.Polo: rifacimento/adeguamento marciapiedi;

- Via Poccianti - Largo Macchiaioli: rifacimento/adequamento marciapiede centrale;
- Piazza Togliatti: rifacimento marciapiedi;
- Via IV Agosto: rifacimento/adequamento marciapiedi.

*Anno 2008*

- Via delle Bagnese: asfaltatura marciapiedi;
- Via Monti Interna: realizzazione nuovo marciapiede per ridefinizione delle aree pubbliche;
- Via Giotto (da Via Morelli a Via Masaccio) e Via Manzoni (da Via San Bartolo in Tuto a Via Morelli): asfaltatura marciapiedi;
- Via Boito: asfaltatura vialetto accesso scuola;
- Via Pestalozzi: asfaltatura piazzale asilo;
- Via Leoncavallo: rifacimento marciapiedi;
- Via Donizetti, da Via Acciaiolo a Via Ponchielli: rifacimento parziale dei marciapiedi;
- Via Pisana, pressi incrocio con Via Pestalozzi: rifacimento/adequamento marciapiede;
- Via Turri, da Via Salvemini a Via dei Rossi: allargamento parziale del marciapiede lato distributore Agip;
- Via Mario Luzi: adeguamento geometrico della sede stradale con realizzazione di marciapiede;
- Via Pacchi, Via della Cooperazione, Via Triozzi e Via Ponte di Formicola: asfaltatura marciapiedi.

*Anno 2009*

- Via Pisana, tratto Via Baccio da Montelupo – Via Ponchielli: rifacimento/adequamento marciapiedi;
- Via Pisana, tratto Via N. Unite – Via Charta 77: rifacimento marciapiedi;
- Via Lega, Via Ussi, Via Volpini, Piazza Modiagliani, Via Fattori (da Piazza Cannicci a Via Volpini): rifacimento/adequamento marciapiedi;

- Via Ghiberti, Via Tiziano, Via Leonardo da Vinci, Piazza Buonarroti: rifacimento/ adeguamento marciapiedi;
- Via Molin Nuovo: asfaltatura marciapiedi.

*Anno 2010*

- Via Giotto, tratto da Via Tiziano a Via Masaccio: rifacimento/ adeguamento marciapiedi
- Piazza Gramsci, Via Spinelli: rifacimento marciapiedi;
- Via del Botteghino, tratto da Via San Colombano a Via dell'Orto: rifacimento/ adeguamento marciapiedi;
- Via dei Rossi, tratto da Via Pilo a Viuzzo della Marzoppina: rifacimento/ adeguamento marciapiede lato Via Pilo;
- Via XXV Aprile, Via Fermi (da Via IV Agosto a Via Torricelli): rifacimento marciapiedi;
- Via delle Cascine: rifacimento parziale dei marciapiedi;
- Adeguamento attraversamenti pedonali Via Sassetti – giardino Via Fanfani;
- Riquadrificazione urbana e riorganizzazione della viabilità nell'area dell'incrocio tra Via Baccio da Montelupo e Via di Sollicciano (c.d. Rotatoria di Casellina).

*Anno 2011*

- Via Allende: asfaltatura marciapiedi;
- Via Pantin, tratto Via Acciaiolo - Via Rialdoli: rifacimento parziale dei marciapiedi;
- Via Salvemini: rifacimento parziale dei marciapiedi;
- Via dell'Acciaiolo, tratto Via Donizetti - Via Paisiello: asfaltatura marciapiedi;
- Via Giotto, tratto Via Masaccio - Via Tiziano: rifacimento/ adeguamento marciapiedi.

In allegato al presente documento si riporta una "Panoramica degli interventi di adeguamento effettuati" contenente le foto di alcuni dei contesti sopra elencati prima e dopo l'esecuzione degli interventi.

### **Processo partecipativo dei soggetti disabili e delle loro associazioni**

L'Amministrazione in fase di prima elaborazione dei contenuti del secondo Regolamento Urbanistico ha promosso il coinvolgimento delle associazioni rappresentative dei soggetti disabili nel processo di definizione di azioni mirate a migliorare l'accessibilità urbana.

Valutato che la programmazione di tali interventi presuppone una conoscenza più dettagliata delle criticità esistenti in edifici e spazi pubblici, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuno richiedere la collaborazione, in termini di rilevazione e di analisi delle problematiche emergenti, ai soggetti più sensibili agli ostacoli fisici o percettivi presenti nell'ambiente urbano e naturale.

L'Amministrazione ha organizzato momenti di incontro con le associazioni dei soggetti disabili allo scopo di avviare un processo partecipato volto a favorire una più compiuta comprensione delle criticità esistenti nel territorio comunale, rapportate alle esigenze proprie dei soggetti direttamente coinvolti.

A tal fine è stata altresì promossa una campagna di segnalazione spontanea delle barriere architettoniche utile ad elaborare, con il coinvolgimento e la collaborazione dei cittadini, una mappa degli ostacoli ancora esistenti che limitano la libertà di movimento.

In particolare è stata predisposta una specifica sezione del sito web del Comune, attiva dal 13.05.2011, alla quale è possibile collegarsi per effettuare una segnalazione on line della barriera rilevata mediante compilazione di una semplice scheda elettronica.

A seguito di tali iniziative sono al momento pervenute al Comune n. 15 segnalazioni relative a spazi urbani non accessibili o difficilmente accessibili rilevati nel centro abitato, localizzate puntualmente nell'elaborato grafico "Barriere segnalate", allegato al presente documento.

Questo esiguo campione di segnalazioni, pur se non largamente rappresentativo, conferma che le barriere più frequenti in spazi pubblici riguardano:

- i dislivelli presenti tra marciapiedi e sedi stradali,

- l'ampiezza insufficiente dei percorsi pedonali e gli ostacoli che la riducono ulteriormente;
- la mancanza di continuità dei percorsi accessibili;
- la carenza di accessibilità negli edifici pubblici (ascensori non adeguati, pendenza eccessiva rampe di accesso).

### **Coordinamento e Programmazione**

Con il secondo Regolamento Urbanistico l'Amministrazione intende affrontare in modo più sistematico il tema dell'accessibilità urbana ponendo particolare attenzione:

- programmazione dei lavori di riqualificazione degli spazi ed edifici pubblici esistenti;
- livello di qualità degli interventi di trasformazione di iniziativa privata.

La programmazione comunale terrà conto non soltanto dello stato di degrado degli spazi pubblici ma della presenza e rilevanza di barriere architettoniche e urbanistiche. Nell'elaborato "Localizzazione spazi ed edifici pubblici o aperti al pubblico", allegato al presente documento, si rappresentano gli spazi e gli edifici pubblici o aperti al pubblico presenti nel centro urbano, quali ambiti sui quali procedere prioritariamente a valutare la necessità di eventuali interventi ordinari e straordinari finalizzati a migliorare l'accessibilità. La programmazione annuale delle opere pubbliche considererà tali necessità, compatibilmente con le note limitazioni derivanti dalla carenza di risorse disponibili.

Il tema dell'accessibilità delle aree pubbliche di parcheggio verrà trattato anche nel Piano Urbano del Traffico, attualmente in fase di redazione.

Il territorio comunale ospita una realtà significativa quale la Scuola Cani Guida per Ciechi. Considerata l'importanza che la questa riveste, quale unica struttura pubblica a livello nazionale, risulta prioritario garantire l'accessibilità in sicurezza della stessa, raggiunta, prevalentemente mediante l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico, da soggetti provenienti da tutta Italia. In accordo con la Regione Toscana è stato pertanto elaborato un progetto relativo ad "interventi di riqualificazione e ristrutturazione finalizzati al miglioramento dell'accessibilità dell'Area Scuola Cani Guida". In particolare si tratta di un progetto che prevede la realizzazione di due diversi percorsi per collegare la fermata della tranvia 'De André' con l'immobile di cui trattasi.

Tale progetto garantisce il collegamento della struttura con i mezzi di trasporto pubblico mediante percorsi privi di ogni barriera architettonica, attrezzati con segnaletica di tipo Lo.Ges. per indicare ai non vedenti la continuità del tracciato nei punti dove non sono presenti manufatti fisici che lo possano delimitare univocamente.

Il quartiere di Vingone, che ospita la struttura, beneficerà pertanto della riqualificazione di percorsi degradati nonché della realizzazione di una nuova percorrenza che consentirà, attraverso il resede della scuola Rodari, un più celere collegamento tra Via de' Ciliegi e via Sasseti, nel tratto in prossimità del resede della Scuola Cani Guida.

Per maggior dettaglio si rimanda alla Relazione tecnica del progetto preliminare, allegata al presente documento, che descrive in modo esaustivo l'intervento.

La programmazione degli interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità urbana ha fra i suoi obiettivi primari quello di integrare, dare coerenza, continuità e massima funzionalità agli stessi, siano essi effettuati direttamente dal Comune o realizzati da soggetti privati nell'ambito degli interventi attuativi delle previsioni del Regolamento Urbanistico. Riveste pertanto particolare importanza il coordinamento fra i diversi livelli di intervento.

La disciplina relativa agli interventi di trasformazione e riqualificazione di iniziativa privata contenuta nelle schede allegate alle 'Norme per l'Attuazione' del secondo Regolamento Urbanistico prevede – per gli interventi più significativi – la seguente specifica disposizione:

<p><b>ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE</b></p>	<p>E' facoltà dei competenti uffici comunali di dettare indicazioni e prescrizioni per gli interventi pubblici e privati da realizzarsi in attuazione delle disposizioni di cui alla presente scheda, al fine di assicurare livelli prestazionali e dotazioni anche superiori ai requisiti minimi previsti dalle vigenti norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche. Tali indicazioni e prescrizioni tengono conto dei contenuti del <i>"Programma per l'abbattimento delle barriere architettoniche e urbanistiche"</i> costituente parte integrante del presente Regolamento Urbanistico.</p>
---	--

Gli ambiti di intervento soggetti a tale disposizione sono i seguenti:

**AREE TR**

<b>TR 01a</b>	S. Giusto a Signano / strutture con destinazioni specialistiche, insediamenti residenziali ed interventi di interesse pubblico
<b>TR 03b</b>	Via delle Sette Regole - nuova viabilità / integrazione residenziale e funzioni complementari
<b>TR 04a*</b>	Nuovo centro della città (zona n°1 del Programma Direttore)
<b>TR 04b</b>	Nuovo centro della città (zona n°2 del Programma Direttore)
<b>TR 04c</b>	Nuovo centro della città e parco urbano attrezzato / zone nn°3 (parte), 4, 5, 6, 7, 8 e 9 del Programma Direttore
<b>TR 04c bis</b>	Nuovo centro della città / zona n°3 (parte) del Programma Direttore
<b>TR 04d</b>	Viale Aldo Moro / insediamenti multifunzionali e verde pubblico attrezzato
<b>TR 04e</b>	Via Vivaldi - Via dell'Acciaiuolo / insediamenti residenziali
<b>TR 04f</b>	Via Romero / integrazione residenziale
<b>TR 09d</b>	Via della Pieve / integrazione residenziale

**AREE RQ**

<b>RQ 01a</b>	Via del Ponte a Greve / riqualificazione della riva destra del Fiume Greve
<b>RQ 02e</b>	Via Makarenko / collegamento pedo-ciclabile e integrazione residenziale
<b>RQ 04b</b>	Scuola media superiore 'L.B. Alberti' / riconversione funzionale di area con plesso scolastico
<b>RQ 04c</b>	Isolato Via Carducci - Via Francoforte sull'Oder / integrazione di tessuti urbani prevalentemente residenziali
<b>RQ 04e</b>	Scuola media inferiore 'E. Fermi' / riconversione funzionale di area con plesso scolastico
<b>RQ 06a</b>	Area ex opificio conserviero "Zaccaria Rossi"
<b>RQ 07b</b>	Via del Parlamento Europeo / riqualificazione e riconversione funzionale dell'area dell'ex Centro Servizi del Ministero delle Finanze

**Incentivazione degli interventi privati finalizzati all'eliminazione o al superamento di barriere architettoniche**

Il Comune intende attuare politiche tese a favorire il livello di integrazione sociale dei cittadini disabili. Oltre all'intervento diretto nell'ambito della programmazione delle opere pubbliche, l'Amministrazione Comunale si propone di incentivare, con iniziative di natura diversa, la realizzazione di interventi comunque finalizzati a migliorare

l'accessibilità e la capacità organizzativa della città nonché ad incrementare il livello e la qualità dell'accoglienza.

Le disposizioni che disciplinano l'eliminazione o il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati sono dettate dalla L. n. 13 del 9.01.1989, e nel relativo Regolamento di Attuazione, approvato con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 236 del 14.06.1989. Tale normativa prevede tre livelli di qualità dello spazio costruito, quali:

- l'accessibilità (che consente la totale fruizione dello spazio costruito);
- la visitabilità (che consente un'accessibilità limitata ad una parte dello spazio costruito);
- l'adattabilità (spazio costruito suscettibile di interventi che ne accrescano il livello di accessibilità).

Fatte salve le possibilità di intervento sugli edifici privati destinati a civile abitazione, che già beneficiano di contributi, disposti per legge, a favore dei soggetti disabili che ne facciano richiesta, il Comune si propone di favorire interventi di adeguamento di unità immobiliari esistenti, sedi di attività aperte al pubblico, finalizzati a garantire quanto meno il requisito della visitabilità dei locali in termini di accesso agli spazi di relazione e conseguentemente di fruizione dell'attività svolta.

L'Amministrazione Comunale si farà pertanto promotrice di iniziative volte ad incentivare, anche mediante sostegno economico, interventi di abbattimento o di superamento di barriere architettoniche, eseguiti da esercenti privati, in unità immobiliari esistenti, sedi di attività turistico-ricettiva, commerciale per la vendita al dettaglio, di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande, e di altre attività private di servizio.

Il Comune si impegna a destinare, nei limiti delle risorse disponibili, contributi a fondo perduto, a vantaggio di soggetti che si adoperino a realizzare i suddetti interventi, anche mediante acquisto e posa in opera di dispositivi che consentano l'eliminazione o il superamento di barriere architettoniche esistenti.

L'Amministrazione renderà nota l'iniziativa, da attuare mediante procedura di evidenza pubblica, e promuoverà campagne volte a conferire visibilità agli interventi realizzati.

**Appendice:**

- Schede di catalogazione barriere architettoniche
- Panoramica degli interventi di adeguamento effettuati
- Localizzazione spazi ed edifici pubblici o aperti al pubblico
- Barriere segnalate
- Relazione tecnica illustrativa del progetto preliminare "Interventi di riqualificazione e ristrutturazione finalizzati al miglioramento dell'accessibilità dell'Area Scuola cani giuda"

# Barriere Architettoniche

**Schede di catalogazione barriere architettoniche**

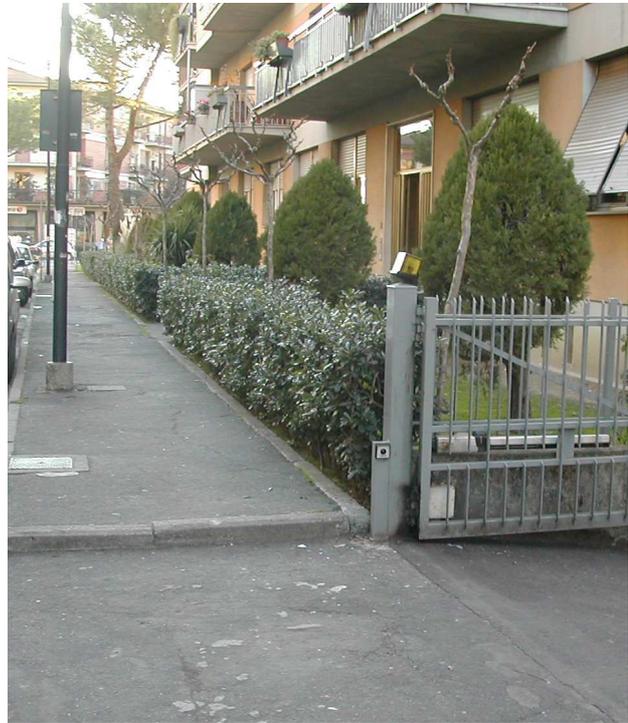
## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	01 - Stato di manutenzione
Descrizione	sconnessioni del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede che ne compromettono di fatto la percorribilità
Soluzione	Rifacimento completo del marciapiede o del solo tappeto



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	02 – Percorsi interrotti da passi carrabili
Descrizione	Tipologia di barriera architettonica molto diffusa nel tessuto urbano consolidato
Soluzione	Creazione rampe di raccordo



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	03 – Marciapiedi di larghezza insufficiente
Descrizione	Tipologia di barriera architettonica molto diffusa nel tessuto urbano consolidato e di difficile soluzione
Soluzione	Restringimento della larghezza della carreggiata (con eventuale eliminazione soste o istituzione senso unico di percorrenza) – Eliminazione della separazione veicoli/pedoni con interventi di calmierazione del traffico



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	04 – Passaggi ridotti per presenza di manufatti
Descrizione	Barriera architettonica diffusa anche su nuove realizzazioni
Soluzione	Spostamento dei manufatti, ove possibile, o allargamento dei marciapiedi, anche limitato al tratto



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	05 – Pendenze difformi
Descrizione	Barriera architettonica diffusa anche su nuove realizzazioni causa pericolo di ribaltamento/impuntamento per le sedie a ruote e inciampo
Soluzione	Modifica planialtimetrica



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	06 – Scivoli attraversamenti pedonali assenti o non conformi
Descrizione	Barriera architettonica diffusa anche su nuove realizzazioni che rende difficoltoso l'attraversamento della carreggiata
Soluzione	Modifica planialtimetrica



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	07 – Percorsi interrotti
Descrizione	L'interruzione obbliga il transito dei pedoni in carreggiata.
Soluzione	Completamento dei percorsi



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	08 – Visibilità attraversamenti pedonali
Descrizione	Scarsa visibilità dell'attraversamento pedonale dovuta a cattivo stato di manutenzione della segnaletica e, nelle ore notturne, alla mancanza di specifica illuminazione
Soluzione	Manutenzione programmata della segnaletica in vernice e installazione sistemi illuminanti specifici sulle direttrici di maggior transito



## Barriere architettoniche – Schede di catalogazione

Tipologia	09 – Attraversamenti pedonali non accessibili a persone con deficit visivo
Descrizione	Mancanza di percorsi dotati di segnaletica tattilo-plantare che accompagni l'utente con deficit visivo all'attraversamento della carreggiata
Soluzione	Dotazione di ogni attraversamento pedonale perlomeno dei codici di "pericolo valicabile" con appositi moduli tattiloplantari inseriti nella pavimentazione e integrazione della medesima negli attraversamenti serviti da impianto semaforico già adeguato con sistemi sonori (o da adeguare)



# Barriere Architettoniche

**Panoramica degli interventi di adeguamento effettuati**



Via Giotto





Via Pisana pressi Via Popieluszko





Via Pisana pressi Via di Casellina





Via Pisana pressi Viuzzo di Casellina





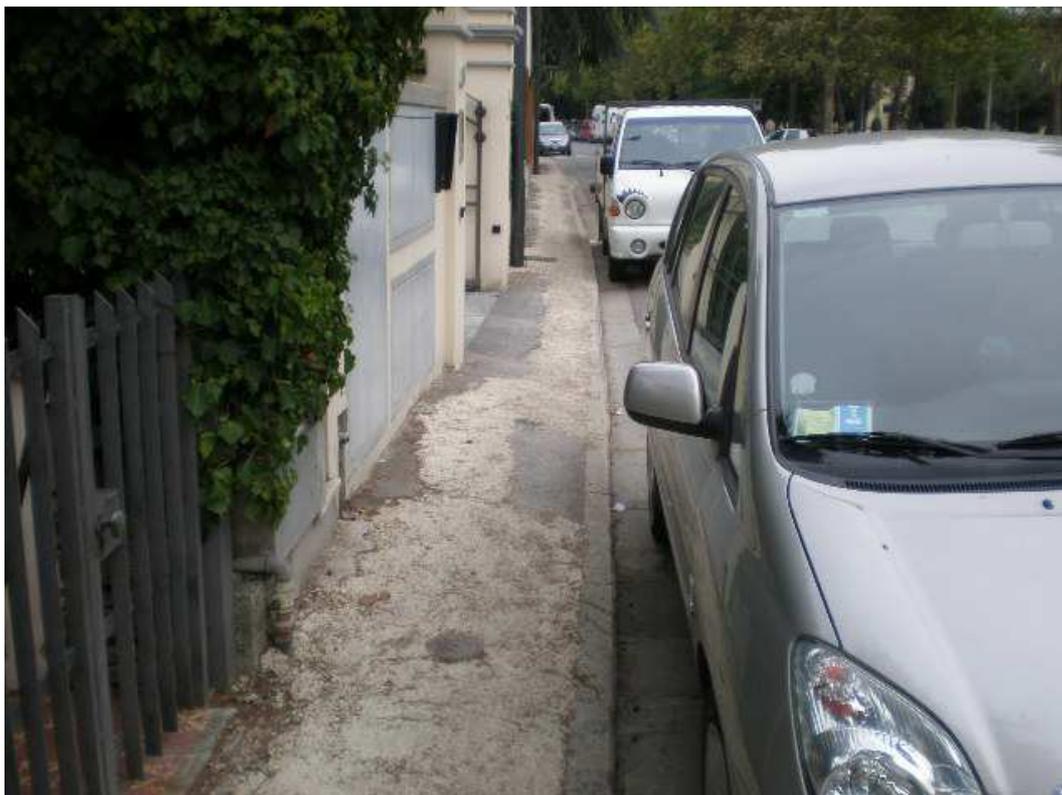
Via Pisana pressi Via di Sollicciano





Via Pisana interna pressi rotatoria di Casellina





Via dei Rossi pressi Piazza C. Abba





Via Leonardo da Vinci pressi Via delle Cascine





Via delle Cascine pressi Via Leonardo da Vinci





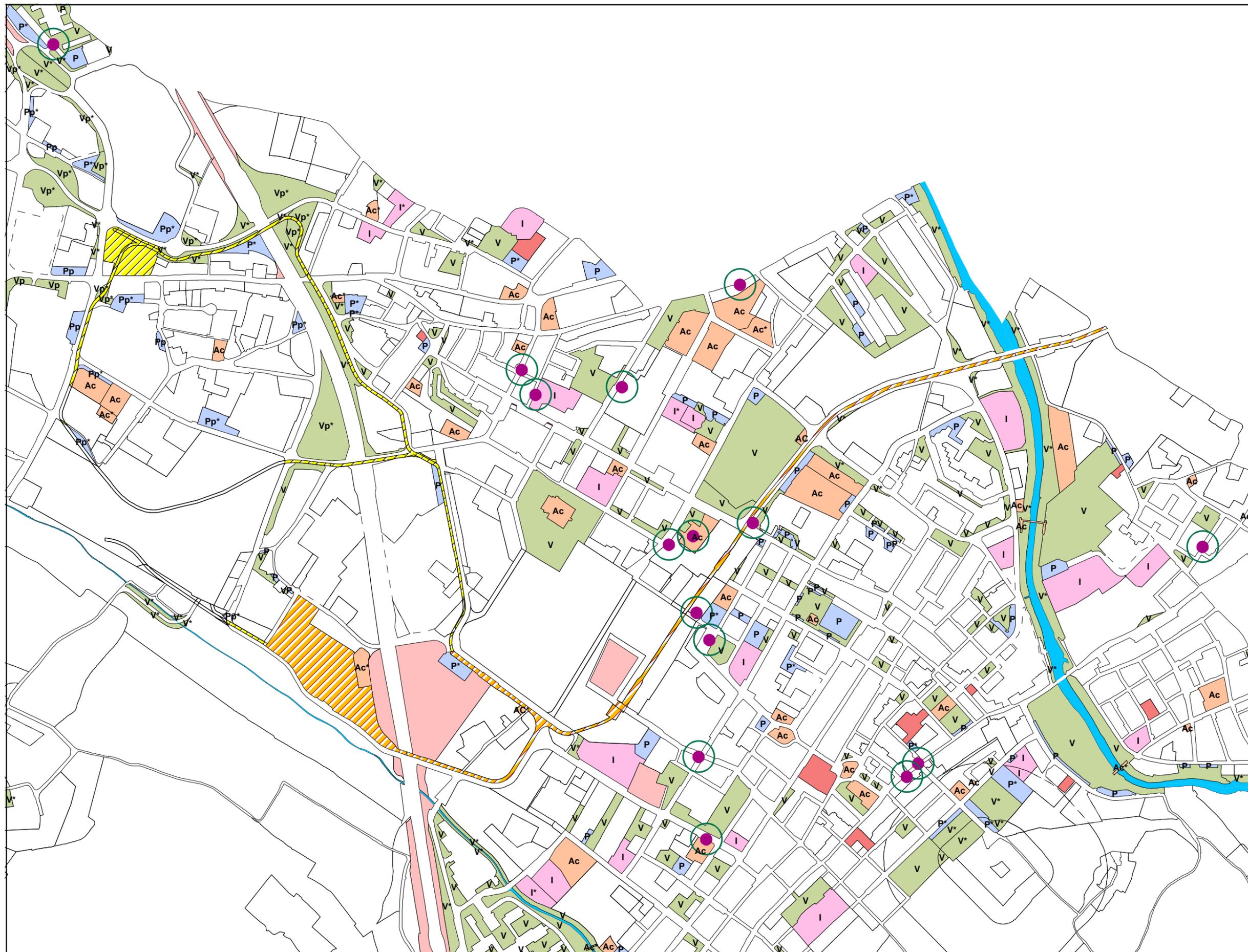
Via del Botteghino pressi Via dell'Orto





**Spazi ed edifici  
pubblici o aperti al  
pubblico nel centro  
urbano**

-  Aree pubbliche in parchi sovracomun.
-  Aree per attrezzature, impianti e infrastrutture sovracomunali
-  Aree per strutture private a uso pubblico e collettivo
-  Ac Attrezzature d'interesse comune
-  I Istruzione
-  P Parcheggi pubblici
-  V Verde pubblico
-  Percorsi Ciclabili
-  Fiumi torrenti corsi d'acqua
  
-  linea della tramvia veloce/attrezzature connesse
-  estensione della linea della tramvia veloce/attrezzature connesse



 *barriere segnalate*

**Spazi ed edifici pubblici o aperti al pubblico nel centro urbano**

-  *Aree pubbliche in parchi sovracomun.*
-  *Aree per attrezzature, impianti e infrastrutture sovracomunali*
-  *Aree per strutture private a uso pubblico e collettivo*
-  *Attrezzature d'interesse comune*
-  *Istruzione*
-  *Parcheggi pubblici*
-  *Verde pubblico*
-  *Percorsi Ciclabili*
-  *Fiumi torrenti corsi d'acqua*

 *linea della tramvia veloce/attrezzature connesse*

 *estensione della linea della tramvia veloce/attrezzature connesse*



COMUNE DI SCANDICCI  
PROVINCIA DI FIRENZE

SETTORE OPERE PUBBLICHE  
- Servizio Manutenzioni -



- Con il finanziamento della Regione Toscana -

Interventi di riqualificazione e ristrutturazione  
finalizzati al miglioramento dell'accessibilità  
dell'Area Scuola cani guida

## **PROGETTO PRELIMINARE**

Il Responsabile del Procedimento

Arch. Andrea Martellacci

Il Progettista

Geom. Andrea Manichi

Allegato	Relazione tecnica illustrativa
<b>A</b>	
	Data Settembre 2011

## PREMESSA

Il presente progetto riguarda la riqualificazione e ristrutturazione funzionale dell'area compresa tra Via dei Ciliegi, Via Adolfo Fanfani, Via Filippo Sassetti e la Linea tranviaria Firenze-Scandicci nei pressi della fermata "De André".

Tale progetto è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità pedonale verso l'infrastruttura tranviaria sia da parte dell'utenza della Scuola Nazionale cani guida che degli abitanti del quartiere di Vingone, con particolare riguardo, visto il contesto, nei confronti delle persone con disabilità visiva.

Tale piano, redatto in funzione delle originarie richieste della Regione Toscana, finanziatrice dell'opera, riguarda una serie di opere -principalmente di natura manutentiva- sui percorsi pedonali già esistenti, con l'aggiunta di un 'varco di attraversamento' dell'isolato compreso tra Via dei Ciliegi e Via Sassetti (nell'attuale area scolastica) e la riqualificazione dell'area verde/parcheggio (tratto senza sfondo di Via dei Ciliegi) antistante alla Scuola cani guida.

Per l'adeguamento dei percorsi, ai sensi del D.P.R. 503/1996, sono state seguite le linee guida alla progettazione per l'accessibilità degli ambienti pubblici relative a interventi in ambito urbano e, specificamente per la disabilità visiva, è stato adottato il sistema di guida tattilopiantare LOGES finalizzato all'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo.

Il sistema LOGES (acronimo per *Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza*), essendo il più utilizzato e conosciuto sul territorio (è presente in aeroporti, stazioni ferroviarie, fermate metropolitane, tranviarie, uffici pubblici ecc.) costituisce di fatto uno standard; risulta semplice nei codici utilizzati, e perfettamente funzionale alle esigenze dei non vedenti.

Proprio seguendo la 'filosofia' del LOGES, questo sarà utilizzato esclusivamente come integrazione alle cosiddette 'guide naturali' costituite da muri, cordonati, recinzioni, elementi che sono già esistenti o che saranno realizzati o adeguati nei percorsi oggetto di studio.

Ciò vuol dire che nell'area dell'intervento non saranno realizzate estese 'piste tattili' (come nei grandi spazi aperti tipo aeroporti, dove mancano riferimenti fisici o acustici che possano indirizzare il cieco nella giusta direzione) ma verranno poste invece delle informazioni puntuali costituite dai 'segnali tattili'.

*(Cfr. Estratto dalla Guida tecnica alla progettazione - Segnaletica e Percorsi Tattili per la Mobilità Autonoma di Non Vedenti ed Ipovedenti - CSSI ONLUS)*

*I segnali tattili non sono percorsi da seguire, ma indicazioni puntuali che consentono a chi non vede di individuare un punto di interesse.*

*È assolutamente da evitare che i marciapiedi siano ricoperti per tutta la loro lunghezza dalle speciali pavimentazioni, dato che i disabili visivi sono in grado di seguire le guide naturali, come un muro continuo, un marciapiede che non presenti slarghi, pericoli o particolari ostacoli, ecc. In questo caso, quello di cui il minorato della vista ha bisogno, è soltanto di essere avvisato quando egli venga a trovarsi in prossimità di un punto specifico, ad esempio se è giunto all'altezza di una fermata di autobus o della metropolitana, ad un attraversamento o quando si trovi davanti all'ingresso di un luogo di pubblico interesse, come un ufficio comunale o un ambulatorio della A.S.L.*

La segnaletica tattile verrà realizzata in gomma con mescola specifica per esterni, materiale scelto per la rapidità di posa e garanzia di durabilità in quanto resistente agli agenti atmosferici e ai raggi ultravioletti, antisdrucchiolo e antigelo. Tale materiale ha il vantaggio di una ottima riconoscibilità e differenziazione rispetto all'intorno, sia sotto i piedi che toccandolo con il bastone bianco; inoltre il codice rettilineo viene fornito in rulli anche di decine di metri di lunghezza, cosicché non presenta interruzioni e discontinuità -a differenza delle piastrelle in gres o pietra- assicurando quindi una perfetta scorrevolezza alla punta del bastone bianco. Usando un particolare collante, la sua tenuta è assicurata anche sull'asfalto dei marciapiedi o delle strade, resistendo bene anche al passaggio dei veicoli (ad es. sui passi carrabili).

### **Descrizione dei singoli lotti funzionali**

#### **Collegamento Via dei Ciliegi – Via Sasseti – Tranvia**

Il progetto, oltre alla creazione di un varco nel resede della Scuola Rodari meglio descritto più avanti, prevede sostanzialmente il ripristino/adeguamento o la creazione di cordoni che, sui marciapiedi attuali, vadano a costituire insieme agli ostacoli fisici esistenti (muri e recinzioni continue), la cosiddetta 'guida naturale' percepibile con il tocco del bastone; seguirà il rifacimento dei tappetini di usura di

tutti i marciapiedi del percorso previo esecuzione di scarifica e, verificata l'integrità dei massetti, la stesa di nuovo conglomerato bituminoso. In seguito alla conclusione delle opere edili verrà posata la segnaletica tattilopiantare. Sul fronte di Via Sassetti sarà ripristinata la funzionalità del passaggio pedonale di fatto interrotto dalla presenza di una fermata ATAF con pensilina non più in uso: verrà ripristinato lo scivolo per disabili e risanato l'asfalto sull'intero attraversamento.

Su Via Sassetti, dall'incrocio con Via dei Ciliegi (tratto 'a L') fino alla piattaforma della fermata tranviaria De André, già dotata del sistema LOGES, sarà completata l'integrazione della segnaletica tattilopiantare specie quella a servizio dell'attraversamento pedonale semaforizzato, tra l'altro già dotato di avvisatori acustici.

Su Via dei Ciliegi, avendo l'opportunità di collegare al percorso anche il giardino e il vialetto che portano alla scuola elementare XXV Aprile del Vingone (percorso denominato "Andiamo a scuola da soli"), è prevista la ristrutturazione e l'adeguamento dell'attraversamento pedonale rialzato con demolizione dell'esistente e rifacimento in conglomerato bituminoso.

### **Resede Scuola Rodari**

Sul resede della Scuola media Rodari, nella parte aderente al confine con l'area della Scuola Nazionale cani guida, viene proposta la realizzazione di un passante pedonale attraverso l'area a giardino alberata; tale varco permetterà di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza verso la fermata tranviaria degli abitanti della zona di Vingone e andrà a incrementare il numero delle aree a verde pubblico.

I fronti del giardino su Via Sassetti e Via dei Ciliegi saranno completamente aperti mediante la demolizione dei tratti di recinzione corrispondenti.

L'andamento del vialetto sarà tracciato salvaguardando le piante presenti (bagolari e lecci) e nei pressi di queste saranno ricavati allargamenti per l'installazione di panchine. Il camminamento sarà dotato di opportuno impianto di illuminazione.

L'area a verde sarà separata dall'area scolastica tramite il riutilizzo delle cancellate smontate dai fronti di Ciliegi e Sassetti, integrate da una recinzione di tipo leggero.

Il vialetto sarà delimitato da due cordonati, verrà realizzato con massetto in calcestruzzo armato con rete e piano di calpestio in conglomerato bituminoso; il

cordonato con l'andamento più regolare sarà murato sporgente di circa 10 cm rispetto al calpestio e costituirà 'guida naturale' per la battuta del bastone bianco. La larghezza del vialetto sarà di 2 m, e sarà ridotta a un minimo di 1,50 m solo in corrispondenza dei tratti con le alberature più fitte.

### **Resede Scuola cani guida**

Di fronte alla Scuola Nazionale cani guida esiste un resede comunale costituito dal prospiciente tratto interrotto dell'originaria Via dei Ciliegi e da un'area a verde prativo che si estende fino alla Via Fanfani.

Il progetto prevede la risistemazione di questa area, attualmente utilizzata in maniera molto caotica da ogni tipo di veicolo come 'area sosta non regolata' (anche da camper), ridefinendo le geometrie del vecchio tracciato stradale e ricavando un'area a parcheggio più circoscritta, che nelle intenzioni del progetto sia a servizio principalmente dell'utenza della Scuola cani guida.

Villa Martini è l'edificio sede della Scuola Nazionale cani guida. Questa e le relative pertinenze risultano soggette a provvedimento di tutela (notificato da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ai sensi del D.Lgs. 42/2004 con prot. 603 16/01/2008).

In seguito a propedeutici colloqui con la Soprintendenza di Firenze si è verificato che l'intervento, anche non interessando le dirette pertinenze della Villa Martini, riguarderà comunque la superficie in aderenza (marciapiede) e l'area nelle immediate vicinanze alle particelle catastali soggette a vincolo. Tutto ciò comporterà necessariamente espressione di parere da parte della Soprintendenza ai Beni Storici e Architettonici. Tale parere dovrà essere comunque preceduto dall'acquisizione di formale Nulla Osta da parte della Regione Toscana proprietaria del bene.

L'ipotesi progettuale prevede la realizzazione di un marciapiede sul fronte della Villa Martini con materiale in pietra serena extraforte stilisticamente compatibile con le finiture della facciata. Di fatto la pavimentazione in pietra (finitura piano fiammato) e il cordonato rigato a becco di civetta, costituiranno il completamento di un marciapiede già esistente in cemento armato realizzato recentemente ma lasciato 'al grezzo'. Nella carreggiata e negli stalli sosta del parcheggio attiguo (con soste a pettine) verrà utilizzata una pavimentazione in masselli autobloccanti in cls con doppio strato di finitura antichizzata al quarzo colore grigio scuro (dim.

in pianta 188x141 mm tipo "Sampietrino PAVER"). La linea delle nuove caditoie (ricavate tra la corsia e i parcheggi) sarà percorsa da due file di mattonelle di porfido che andranno a costituire una zanella a due petti; una fila di mattonelle di porfido sarà usata, con la sola funzione estetica, come 'stacco' tra il cordonato in pietra del marciapiede e la pavimentazione carrabile. Nel progetto dell'area sono computate tutte le opere di predisposizione del sottofondo e di realizzazione del nuovo impianto di smaltimento acque meteoriche da allacciare ad una fognatura già esistente sotto l'attuale carreggiata.

### **Passaggio giardini Fanfani**

I lavori riguardano l'adeguamento del collegamento tra la Scuola cani guida e la Via dei Ciliegi nel tratto "a L" proveniente da Via Sasseti, passante per l'area a verde dei giardini di Via Fanfani. Tale passaggio risulta di fatto già utilizzato ma parte di esso si svolge su terra battuta.

Al fine di adeguare la percorribilità di questa porzione anche da parte dei disabili visivi, nel tratto dei giardini saranno apportate modifiche alla cordolatura delle aiuole per aumentare la percezione di 'guida naturale'.

Le opere prevedono quindi la realizzazione di un marciapiede che unisca planimetricamente il marciapiede della Villa Martini con l'area pavimentata dei giardini mediante massetto in cls armato e finitura in conglomerato bituminoso, nonché il 'rialzamento' (smontaggio e rimontaggio/sostituzione) dei cordonati delle aiuole che si affacciano sul percorso. Sarà da definire anche una nuova ubicazione per le panchine che attualmente si trovano su tale direttrice e che costituiscono ostacolo.

Nella seconda parte del percorso, passati i giardini, andrà anche lì adeguata la guida naturale costituita dalle cordolature delle aiuole e risistemato lo scivolo per disabili dell'attraversamento pedonale in direzione della Via Sasseti che attualmente risulta indirizzato non verso il marciapiede sul lato opposto, ma diretto verso l'interno della carreggiata; a tal proposito verrà riposizionato anche un palo della pubblica illuminazione e ridimensionata la zona sosta adiacente. Una volta sbarcati sul lato opposto, senza ulteriori opere, il marciapiede attuale, recentemente ripavimentato, permette con la guida naturale costituita dal muro di recinzione del condominio, di arrivare fino alla Via Sasseti (vedi specifico lotto

“collegamento Ciliegi-Sasseti-Tranvia”) e chiudere così l'anello verso la fermata tranviaria 'De André'

### **Tratto Fanfani - Ciliegi**

Le opere riguardano l'adeguamento del marciapiede attuale, già di idonea larghezza, ma da ripavimentare previo scarifica per regolarizzarne il calpestio. Sul fronte dell'area a verde antistante la Scuola cani guida dovrà essere creata idonea cordolatura a separazione della parte inerbita e con la funzione di guida naturale per i disabili visivi e, per lo stesso motivo, verranno adeguate le porzioni di cordonato in corrispondenza dei giardini di Via Fanfani.

### **Opere omogenee sui lotti**

Come già specificato, sull'intero percorso in studio sarà sistemata la segnaletica tattilopiantare strettamente necessaria ai cambi di direzione, agli attraversamenti stradali o al superamento di tratti dove non siano percepibili riferimenti fisici.

Per le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva che riguardino l'eventuale perfezionamento di tali percorsi (anche su richiesta della specifica commissione consiliare o delle associazioni a cui sarà sottoposto questo progetto) si rimanda alla consultazione della “*Guida alla progettazione col sistema LOGES*” redatta dalla Cooperativa Sociale Servizi Integrati **CSSI ONLUS** - Segnaletica e Percorsi Tattili per la Mobilità Autonoma di Non Vedenti ed Ipovedenti (il presente progetto preliminare è stato redatto seguendo tali linee guida).

Contestualmente alla riapertura dei tratti ai pedoni dovrà essere verificata, insieme all'Ufficio Traffico della Polizia Municipale, la presenza della segnaletica stradale strettamente necessaria alle esigenze, e qualora il posizionamento delle paline costituisca intralcio o ostacolo sui percorsi se ne dovrà prevedere lo spostamento o la sostituzione – parte specifica del computo metrico estimativo comprende tale operazione.

### **Cantierizzazione**

La cantierizzazione sarà divisa per singoli lotti funzionali e le aree occupate, salvo casi particolari, verranno riaperte al transito pedonale progressivamente con l'avanzamento dei lavori.

Particolari accordi sulla cantierizzazione dovranno essere presi con la Regione Toscana (Scuola cani guida) in funzione dei lavori sul resede antistante la Villa Martini, alla quale durante tutte le fasi dovrà essere sempre garantito l'accesso sia pedonale che carrabile.

### **Accertamento vincoli sulle aree, acquisizione pareri e indicazioni per la redazione del progetto definitivo**

Come già detto le opere consistono nel miglioramento funzionale del collegamento tra l'area scuola nazionale cani guida, il quartiere di Vingone e la linea 1 della Tranvia Firenze Scandicci previo abbattimento di barriere architettoniche; tranne che per la creazione del varco nel resede della Scuola Rodari e per la risistemazione dell'area antistante alla Villa Martini, si tratta di opere di adeguamento di percorsi esistenti, di lieve entità e da eseguirsi con la stessa tipologia degli attuali materiali.

Tutti gli interventi previsti ricadono in zona sottoposta a Vincolo Paesaggistico di cui al D.M. 20 gennaio 1965, e per la loro tipologia sono soggetti a 'istanza di autorizzazione paesaggistica' ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

In seguito all'approvazione del presente preliminare, una volta acquisito il Nulla Osta della Regione Toscana, all'approvazione del definitivo, il progetto dovrà seguire il seguente iter:

- Richiesta nulla-osta ai sensi degli art. 21 e 22 del Codice dei Beni Culturali, D.lgs. n° 42 del 22/01/2004 limitata al progetto delle opere da compiersi sul resede antistante a Villa Martini
- Istanza di "autorizzazione paesaggistica" ai sensi dell'Art. 146 del Codice dei Beni Culturali D.lgs. 42/2004 e ss.ii.mm. per tutte le opere in progetto.