



PIANO OPERATIVO

COMUNE DI PORTO AZZURRO Provincia di Livorno



Sindaco
Segretario Comunale
R.U.P.

Dott. Maurizio Papi
Dott.ssa Francesca Barberi Frandanisa
Dott. Arch. Nicola Ageno

Progetto di Piano
Agricoltura e Paesaggio - VAS
Studi Geologici

Dott. Arch. Giovanni Giusti
Dott. Arch. Carlo Cesari
Dott. Agr. Elisabetta Norci
Dott. Geol. Mauro Ceccherelli

**Disposizioni per la programmazione degli
interventi volti all'abbattimento delle barriere
architettoniche nell'ambito urbano
ai sensi art. 95 comma 6 della L.R. 65/14**

PIANO OPERATIVO

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

ai sensi art. 95 comma 6 della L.R. 65/14

Premessa:

La Legge Regionale Toscana 65/14 inserisce tra i contenuti essenziali del Piano Operativo 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”* (Art. 95 comma 6 della legge regionale).

In coerenza ed in continuità con quanto già disposto dalla L.R. 1/2005, il legislatore regionale ha ritenuto necessario ed opportuno che in sede di formazione dei nuovi strumenti di pianificazione urbanistica comunale vengano definiti specifici indirizzi e criteri per garantire un'adeguata accessibilità e fruibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento agli spazi ed alle aree di uso pubblico, ai servizi di interesse collettivo, nonché al sistema della mobilità pubblica e privata, con particolare riferimento alla rete dei percorsi pedonali.

Il Piano Operativo di Porto Azzurro definisce pertanto adeguati indirizzi e criteri, in coerenza con la vigente normativa statale e regionale, da assumere come disposizioni di riferimento per i successivi atti di programmazione comunale, sia nella forma di singole opere pubbliche che, auspicabilmente, di strumenti operativi organici quali, ad esempio, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) introdotto con la L. 41/86 oppure i più recenti Piani per l'Accessibilità, strumenti operativi finalizzati al conseguimento dell'accessibilità dell'ambiente costruito quale valore fondante della qualità della vita delle persone e dei processi di trasformazione urbana, in modo da garantire a tutti gli abitanti migliori condizioni di fruizione dello spazio urbano affinché ciascuno possa, nella misura più ampia possibile, svolgere le attività quotidiane in modo autonomo.

Riferimenti normativi:

- Legge 9 Gennaio 1989, n. 13: Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.
- Decreto del Ministro dei LL.PP. 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.
- L. R. Toscana 9 Settembre 1991, n. 47: Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche.
- DPGR 41/R del 29/07/2009 regolamento di attuazione dell'art. 37 comma 2 lett. g) e comma 3 della L.R. 1/2005 (norme per il governo del territorio) in materia di barriere architettoniche
- L.R. n. 60 del 18.10.2017 Disposizioni generali sui diritti e le politiche per le persone con disabilità

Barriere architettoniche e pianificazione urbanistica

Per un corretto inquadramento delle problematiche legate all'accessibilità degli spazi urbani è necessario valutare le diverse 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 mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo (art. 1 del D.P.R. 503/96).

Nella normativa più recente, il concetto di "barriera architettonica" e di "accessibilità" è stato progressivamente approfondito ed ampliato, anche per effetto di una sensibilità crescente rispetto alle esigenze di una utenza non limitata alle persone con handicap fisici, ma comprendente anche una estesa pluralità di soggetti o categorie che, per molteplici motivi, sono limitati nell'espletamento di certe azioni o nella fruizione dei servizi (per es. anziani, cardiopatici, donne in gravidanza o con bambini piccoli, convalescenti in genere).

L'aumento della consapevolezza rispetto a queste problematiche ha determinato un mutamento nell'approccio metodologico alla questione, individuando come obiettivo da perseguire non più (o non solamente) la prevenzione e/o la risoluzione degli ostacoli e delle criticità presenti nello spazio urbano ma la "costruzione" della città accessibile quale mezzo primario per il raggiungimento di una piena qualità ambientale dello spazio di vita delle persone.

In tal senso il ruolo della pianificazione urbanistica è fondamentale in quanto consente di impostare strategie ed azioni di intervento nel quadro di una più ampia ed organica visione degli insediamenti urbani e del territorio, favorendo quindi il superamento di approcci tecnico-settoriali verso una visione generale della situazione fisica-ambientale e delle numerose componenti che incidono sulla sua complessiva fruibilità.

Lo spazio urbano è infatti un'entità molto articolata, composta da spazi aperti (piazze, strade, aree verdi) e spazi al chiuso (edifici pubblici e privati) collegati tra loro da viabilità e percorsi di caratteristiche molto diverse per tipologia, morfologia, estensione, ecc.; obiettivo della pianificazione è garantire che tutti questi ambienti e percorsi siano accessibili e fruibili dal più ampio numero di persone, con tempi e modi diversi a seconda delle capacità fisiche, dei mezzi impiegati e delle scelte personali, consentendo ad ognuno la possibilità di spostarsi autonomamente ed in piena sicurezza, all'interno dell'ambito urbano, al di là della propria condizione fisica, sensoriale o anagrafica. Per il raggiungimento di questo obiettivo è necessario che le strategie di intervento siano individuate e programmate secondo una logica di *sinergia* ed *integrazione* tra i diversi ambiti e strumenti che attengono alla pianificazione urbanistica, alla mobilità ed alla gestione dei servizi di interesse pubblico (Disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni, Piano Urbano della mobilità sostenibile, Piano degli orari, ecc.).

Disposizioni per la programmazione degli interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano

Il Piano Operativo di Porto Azzurro definisce specifici criteri ed indirizzi per la formazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) o altro equivalente piano di settore (p.es. Piano dell'Accessibilità).

Questo strumento di programmazione ha lo scopo di garantire un'adeguata fruibilità delle strutture e degli spazi urbani di uso/interesse pubblico, attraverso una fotografia della reale situazione della città e del territorio, a partire dal censimento di tutte le barriere fisiche e anche culturali che in

qualche modo limitano o impediscono la libera e completa fruizione degli spazi e degli ambienti pubblici e la conseguente determinazione degli interventi necessari per il loro superamento.

L'Amministrazione Comunale di Porto Azzurro dovrà provvedere alla predisposizione di uno specifico programma operativo degli interventi, anche in considerazione della natura turistica del comune e quindi dell'importanza di una sua ampia accessibilità. Si ricorda in proposito che l'art. 23 del DPGR 41/R/2009 prescrive specifiche misure da rispettare per garantire l'accessibilità e/o la visitabilità delle strutture balneari in concessione e degli arenili liberamente fruibili.

Per la redazione del programma operativo dovrà essere preliminarmente effettuata una ricognizione dettagliata dello stato di fatto del territorio comunale, ed in particolare del capoluogo quale principale centro urbano, analizzando il grado di accessibilità e la presenza di barriere architettoniche con riferimento almeno alle seguenti componenti:

- *Edifici pubblici e/o di pubblico interesse*
- *Edifici scolastici*
- *Impianti sportivi*
- *Cimiteri*
- *Attrezzature portuali e balneari, arenili*
- *Aree a verde pubblico attrezzato*
- *Aree e percorsi pedonali*
- *Parcheggi pubblici*

In coerenza con le normative vigenti, ciascuna componente dovrà essere analizzata valutandone il grado di accessibilità e fruizione anche nel rapporto con gli spazi esterni pubblici e/o di uso pubblico. Per quanto riguarda il più ampio sistema dei percorsi urbani, l'analisi dovrà essere allargata al tessuto urbano ed effettuata partendo dal presupposto della unitarietà e dalla continuità dei luoghi, che dovrebbe essere caratterizzato da condizioni di piena sicurezza, autonomia e libertà per chiunque si trovi a fruirne.

Per ciascun elemento censito, dovranno essere rilevate le caratteristiche geometriche e morfologiche degli spazi di accesso e distribuzione interni ed esterni, degli spazi comuni e di relazione, degli spazi dedicati allo svolgimento delle specifiche funzioni e delle attività cui sono preposti. Dal rilievo dovranno emergere le criticità rispetto agli standard ed ai requisiti richiesti dalla normativa vigente, nonché la possibilità di risoluzione delle stesse mediante interventi di adeguamento locali e/o complessivi.

I risultati dell'analisi conoscitiva dovranno essere sintetizzati, anche mediante la predisposizione di specifiche *schede di rilevamento*, in un quadro conoscitivo unitario sulla base del quale formulare una classificazione di ciascuna componente in base al grado di accessibilità/rispondenza alla normativa, nonché alla suscettibilità di adeguamento/riqualificazione.

A titolo esemplificativo, relativamente alle strade dovrà essere valutata la presenza o meno di marciapiedi e se questi rispondevano ai requisiti richiesti dalla normativa (larghezza, pendenza, tipologia della pavimentazione, slarghi per lo scambio, guide per non vedenti); in merito ai parcheggi deve essere valutata la presenza, il numero e la dimensione dei posti auto per portatori di handicap; per le aree a verde pubblico quali aree attrezzate, parchi e giardini, deve essere considerata l'effettiva accessibilità relativamente agli ingressi ed ai percorsi pedonali, nonché alle aree ed agli arredi di utilizzo comune. Per quanto concerne gli edifici, l'analisi deve essere eseguita sulle strutture di proprietà pubblica e su quelle che ospitano servizi o attività di interesse pubblico, principalmente riguardo all'accessibilità agli spazi di relazione.

L'analisi sopra descritta, condurrà successivamente alla definizione sintetica degli interventi necessari per il superamento o l'eliminazione della barriera architettonica, qualora questa sia stata rilevata ed il grado di priorità per l'attuazione dell'intervento suddetto.

E' importante che l'individuazione degli interventi sia rappresentate mediante schede progetto relative a singole componenti o loro categorie omogenee per tipologia ed ubicazione, nelle quali siano evidenziati, ad un livello di massima, gli interventi progettuali ipotizzati, nonché stimati gli effetti e/o i benefici raggiungibili e i relativi costi, quali elementi necessari alla contestuale o successiva valutazione, nell'ambito della programmazione dell'Ente, del livello di priorità degli interventi previsti.

Appare infatti opportuno chiarire il criterio con il quale debbano essere stabilite le priorità per l'attuazione degli interventi atti al superamento o all'eliminazione delle barriere architettoniche rilevate. Una volta riportata in cartografia ogni singola struttura secondo il metodo sopra esposto con l'indicazione del grado di accessibilità della stessa, sarà possibile individuare delle direzioni o aree definibili "prioritarie", ossia percorsi o zone ove insiste una maggiore concentrazione di servizi e attrezzature pubbliche; questo porterà a conferire a quelle aree o percorsi la priorità più alta per l'attuazione degli interventi proposti in modo da collegarli e creare un'area sempre più ampia completamente accessibile e libera da ogni tipo di ostacolo. Priorità elevata deve essere attribuita a quei luoghi ed a quelle strutture dove è alta la concentrazione di persone e bambini, principalmente le scuole, aree sportive, parchi, le chiese e gli uffici pubblici.

Come metodo per l'attuazione dei suddetti interventi, appare inoltre conveniente suddividere la programmazione per stralci funzionali.

L'analisi e la definizione delle priorità per l'attuazione degli interventi proposti, insieme ad una stima di massima del costo degli interventi, può servire da riferimento per una adeguata programmazione del bilancio di previsione del Comune.

Integrazione /sinergia con gli atti di programmazione delle opere pubbliche e con la disciplina degli interventi edilizi a carattere privato:

I P.E.B.A. non sono solo uno strumento di monitoraggio, ma anche di pianificazione e coordinamento sugli interventi per l'accessibilità. Al fine di predisporre dei "programmi operativi delle opere e degli interventi", come indicato all'art. 9 della L. R. 47/91 e definire le priorità per l'attuazione degli stessi, appare utile esplicitare all'interno del P.E.B.A. (o altro piano di settore) delle indicazioni tecniche da tenere in considerazione ogni volta che sarà necessario intervenire sul territorio, ai vari livelli, sia per interventi pubblici che privati.

E' opportuno inoltre sensibilizzare i titolari di attività private aventi comunque carattere di interesse generale, ossia tutte quelle strutture che erogano servizi al cittadino pur non essendo di proprietà pubblica, quali le banche, le farmacie, i negozi, le strutture ricettive, ecc., individuando possibili forme di premialità ed incentivi per l'attuazione di interventi di adeguamento da parte dei proprietari/gestori delle attività, anche ove non dovuti ai sensi della normativa vigente. Ciò costituirebbe un significativo passo avanti verso l'obiettivo di rendere Porto Azzurro "città accessibile".