



COMUNE DI FOLLONICA PROVINCIA DI GROSSETO

REGOLAMENTO URBANISTICO PROGETTO

L.R. 03/01 2005 N. 01 art.55

Il Sindaco
ELEONORA BALDI

STAFF TECNICO DEL REGOLAMENTO URBANISTICO

DOMENICO MELONE

Dirigente " Settore 3 - Uso e assetto del territorio - S.I.T "
Responsabile della Programmazione e responsabile generale del progetto

STEFANO MUGNAINI

Funzionario " Settore 3 - Uso e assetto del territorio - S.I.T "
Responsabile del progetto

FABIO TICCI

ID " Settore 3 - Uso e assetto del territorio - S.I.T "
Collaboratore Tecnico

ELISABETTA TRONCONI

ID " Settore 3 - Uso e assetto del territorio - S.I.T "
Collaboratore Tecnico

LUIGI MADEO

Dirigente " Settore 4 - Lavori Pubblici "

GABRIELE LAMI

Dirigente " Settore 6 - Ambiente - Patrimonio - Demanio - S.I.C "

STAFF TECNICO INTERNO

GIANFRANCO GORELLI

Elisabetta Berti
Alice Lenzi

- Tema n. 1 " la disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti

GIANNI VIVOLI e ROSA DI FAZIO

- Tema n. 2 " le nuove espansioni "

STEFANO PAGLIARA

- Tema n. 3 " mare e costa "

FABRIZIO FANCIULLETTI, STEFANO BIANCHI, IGLIORE BOCCI e LUCA BONELLI

- Tema n. 4 " indagini geologiche di supporto alla pianificazione urbanistica "

FAUSTO GRANDI

- Tema n. 5 " la disciplina del territorio rurale "

LUCIANO NICCOLAI

- Tema n. 6 " trasformazioni non materiali: studi sulla mobilità ed i trasporti "

SIMURG RICERCHE o.n.l.u.s.

- Tema n. 6 " trasformazioni non materiali: il piano dei tempi e degli orari - il piano delle funzioni - "

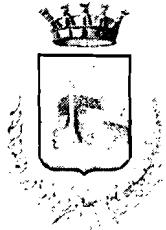
LUCIA VELLA

ID " Settore 5 - Comunicazione - "

GARANTE DELLA COMUNICAZIONE

Programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche

Programma eliminazione barriere architettoniche RELAZIONE



CITTÀ DI FOLLONICA

SETTORE LAVORI PUBBLICI



PROGRAMMA ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il territorio comunale di Follonica, Comune istituito negli anni venti del 1990, si è sviluppata principalmente a partire dagli cinquanta del secolo scorso con apice dello sviluppo costruttivo nei decenni successivi quando i problemi legati all'accessibilità agli spazi pubblici e privati erano scarsamente percepiti. Tuttora le aree costruite sono caratterizzate dalla presenza di numerosi spazi pubblici, marciapiedi, piazze, quoienti di pertinenza degli edifici di proprietà, al cui interno sono presenti diverse tipologie di barriere architettoniche frutto della qualità e sensibilità costruttiva che ha interessato in quel periodo quasi tutte le città.

Tali barriere sono infatti sorte in modo sistematico per il modo con cui è stata concepita e costruita la città, quando era ritenuto prioritario la mobilità veicolare ovviamente a discapito di quella pedonale che solo negli anni settanta ha assunto rilievi importanti anche per il legislatore.

Per tali motivi sono stati costruiti marciapiedi di modesta larghezza anche dove la carreggiata presentava dimensioni più rilevanti e con caratteristiche tali, pendenza trasversale, eterogeneità della pavimentazione, presenza di pali della pubblica illuminazione od altri manufatti in elevazione, da lasciare presagire una importanza marginale loro attribuita in confronto ad altre opere di urbanizzazione.

Se a tali considerazioni si aggiunge anche la mancata continuità dei percorsi pedonali dovuta a vincoli altimetrici, al fatto che sovente non risultano tra loro collegati, o alle sistematiche interruzioni in corrispondenza di accessi privati, ne consegue una ben modesta fruibilità del suolo pubblico da parte di tutti i pedoni, ma ovviamente una situazione ancor più problematica da parte di coloro che hanno problemi di deambulazione.

A fronte di tale stato di fatto l'Amministrazione comunale da oltre 20 anni, sia per l'emanazione dei primi provvedimenti legislativi in materia, D.P.R. 384/78, sia per una sopravvenuta sensibilità al problema, ha iniziato ad invertire la tendenza, cercando di dare priorità, sia per le nuove opere, sia soprattutto all'interno delle sedi stradali esistenti, alla percorribilità da parte di tutti i pedoni.

Per quanto riguarda la realizzazione di opere nuove opere, si ritiene siano state osservate le direttive della normativa in merito al superamento delle barriere architettoniche; per quanto riguarda le preesistenti, è stato fatto il possibile per garantirne l'applicazione pur nella presenza degli inevitabili vincoli fisici rappresentati dallo stato di fatto ormai consolidato e nel quale, soprattutto nelle parti o

agglomerati “centrali” della città, è obiettivamente assai difficile intervenire se non in modo solamente migliorativo rispetto allo stato di fatto.

Il problema della riqualificazione dell’intero tessuto urbano era ovviamente molto vasto dal momento che riguardava pressoché *tutte* le strade e piazze del territorio comunale. Così è stato inevitabile affrontarlo gradualmente, sia in occasione di interventi specifici su limitate porzioni di intervento o, più frequentemente, approfittando di interventi di ordinaria e/o straordinaria manutenzione su piazze, strade o resedi comunali, derivanti da programmi di Opere Pubbliche anche se non rivolte specificatamente alla soluzione del problema delle sole barriere. Quindi approfittando della necessità di eseguire comunque i lavori di ripristino, è stata colta l’occasione per la loro eliminazione dove possibile o, in alternativa, per eseguire quanto necessario per la loro attenuazione.

Agendo in modo graduale ma sistematico è stato modificato in gran parte il preesistente stato di fatto, ma ancora oggi molti tratti stradali dovranno essere interessati ad interventi di abbattimento delle barriere.

A tale proposito è prassi dell’Amministrazione ed in particolare del Servizio Manutenzioni, effettuare tutti i lavori necessari per eliminare ogni barriera architettonica all’interno degli spazi pubblici.

In particolare, in corrispondenza di tutti i lavori di manutenzione straordinaria che di norma vengono effettuati con appalti espletati con cadenza almeno annuale, si prevede l’esecuzione delle tipologie di opere che, fatto salvo casi specifici che vengono singolarmente affrontati, possono essere riassunti come di seguito indicato:

-) garanzia della continuità planimetrica dei percorsi pedonali su tutte le strade di proprietà comunale al fine di evitare tratti “senza sfondo” a causa della loro mancanza o inagibilità, mediante ricostruzione di tratti o collegamenti con i percorsi adiacenti;
-) collegamenti con i percorsi paralleli o adiacenti separati dalla carreggiata stradale, per mezzo di attraversamenti pedonali complanari o in alternativa raccordati mediante raccordi altimetrici;
-) allargamento dei marciapiedi fino alla larghezza minima di 1,50 m, al lordo dei manufatti da cui non si possa prescindere la presenza, ogni volta che la modifica non si rivelhi incompatibile con le esigenze della circolazione veicolare;
-) spostamento dei pali della pubblica illuminazione al fine di garantire una larghezza netta per il transito dei pedoni di almeno 0,90 m;
-) spostamento e/o modifica di ogni altro manufatto in elevazione presente sugli spazi pedonali al fine di garantire un’analoga larghezza minima di transito;
-) eliminazione di ogni discontinuità altimetrica all’interno dei percorsi pedonali dovute sia a lapidi o chiusini di manufatti interrati o ad interazioni con strutture di proprietà pubbliche o private adiacenti;
-) realizzazione di raccordi altimetrici per garantire la continuità dei percorsi in corrispondenza dei passaggi pedonali;
-) stesa di manti di usura o posa di pavimentazioni, al fine di assicurare la massima regolarità del piano di calpestio.

E’ necessario, tuttavia, per un arco di almeno 10 anni disporre di finanziamenti anche inseriti nel Titolo I° del bilancio come “Manutenzione Ordinaria”. Tali necessità finanziarie sono da ritenere, allo stato delle cose, indispensabili per il raggiungimento dell’obiettivo generale di eliminazione delle barriere, così come dovranno essere consistenti gli investimenti per la “Manutenzione straordinaria programmata” e di ammodernamento delle infrastrutture viarie nell’arco di tempo indicato.

Per quanto riguarda l’accessibilità e la fruibilità agli edifici pubblici e alle scuole la situazione è descritta nelle schede apposite redatte.

Anche in tali ambiti occorrono ulteriori finanziamenti per completare il piano di superamento delle barriere.

Si precisa, infine, che nello strumento di programmazione delle Opere Pubbliche, Piano triennale ed elenco annuale, da oltre 10 anni vengono inseriti annualmente finanziamenti anche specifici sulle barriere nel rispetto della legge Regionale.

Secondo le modalità operative il piano di abbattimento delle barriere architettoniche si realizzerà in base ai finanziamenti disponibili secondo le priorità che verranno indicate nei programmi di intervento.

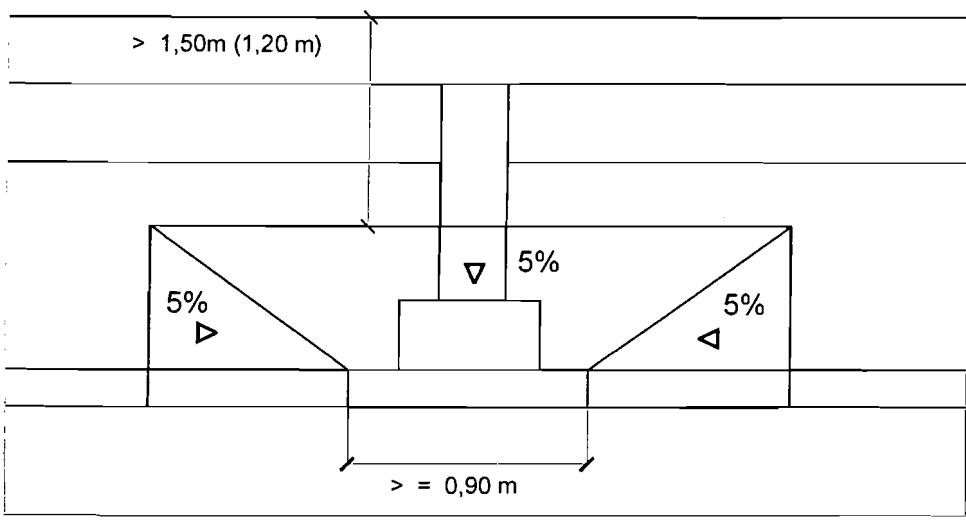
Allegati:

- 1) "Schedatura del patrimonio immobiliare del comune". Nelle schede sono indicati gli interventi del programma.
- 2) "Viabilità pedonale accessibilità e fruibilità: nella planimetria sono indicate le aree e spazi pubblici dove sono stati effettuati nel tempo interventi di abbattimento.

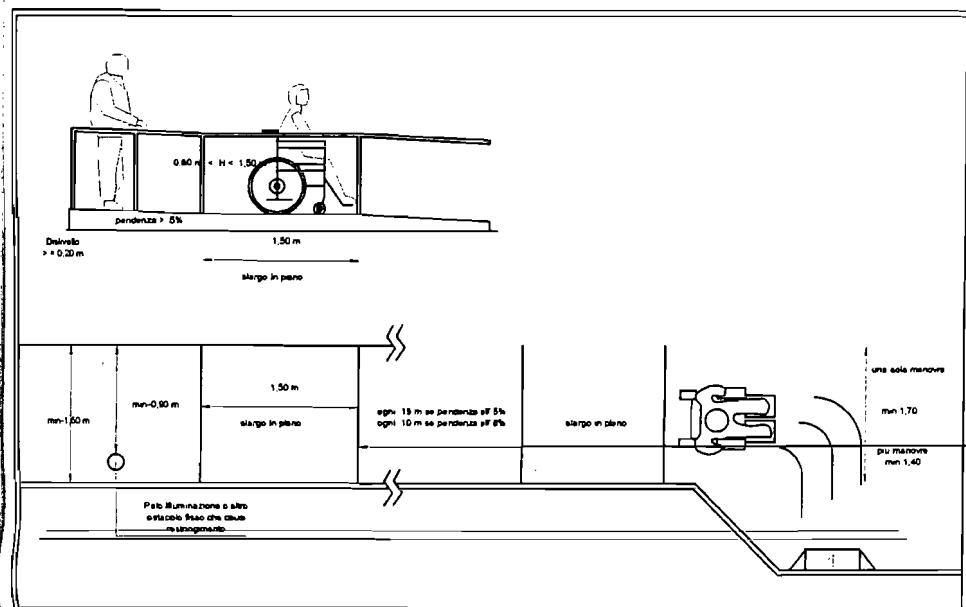
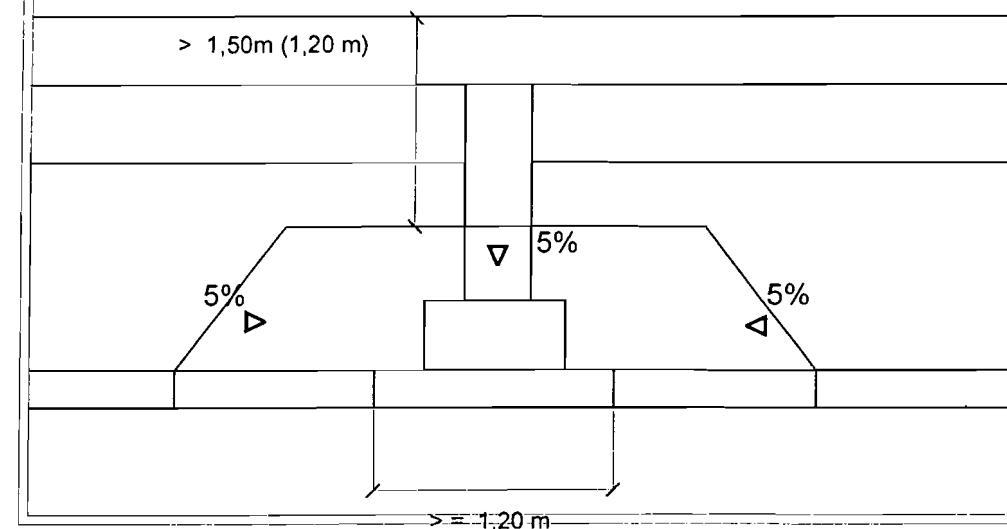
SUPERAMENTO
BARRIERE
ARCHITETTONICHE

TIPOLOGIE ATTRAVERSAMENTI E SCIVOLI PER CATEGORIE DISABILI

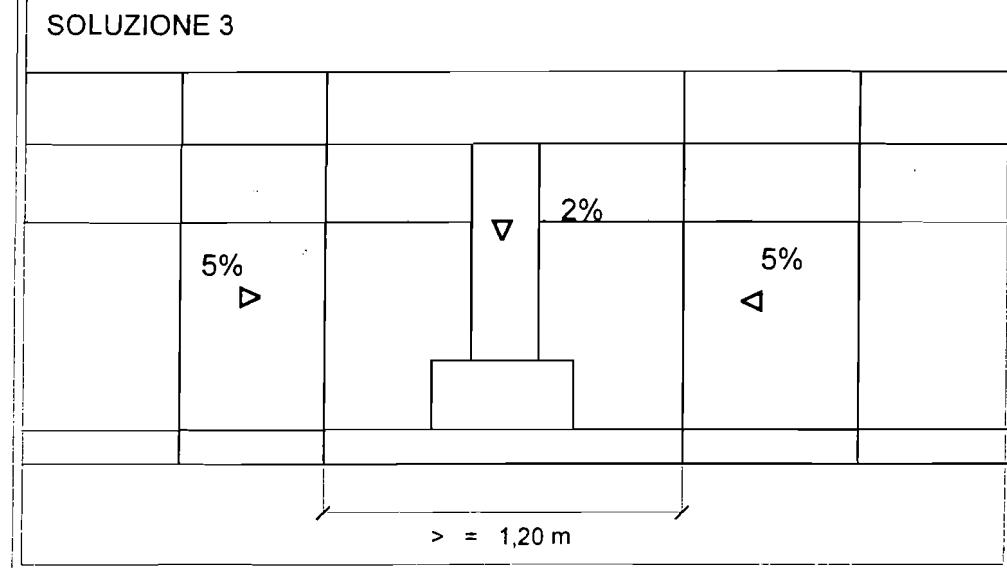
SOLUZIONE 1



SOLUZIONE 2

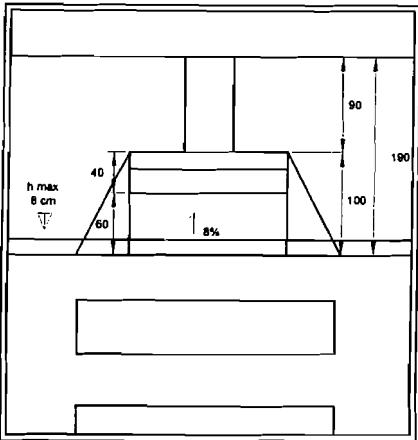


SOLUZIONE 3

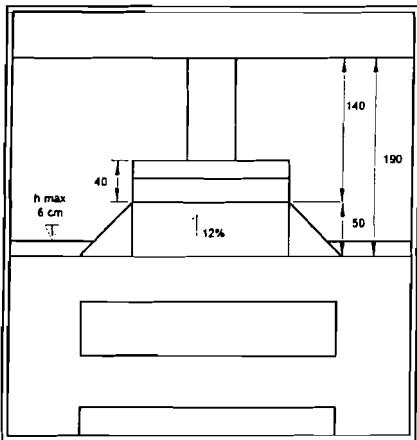


TIPOLOGIE ATTRAVERSAMENTI E SCIVOLI PER CATEGORIE DISABILI

MARCIAPIEDE larghezza 1,90m

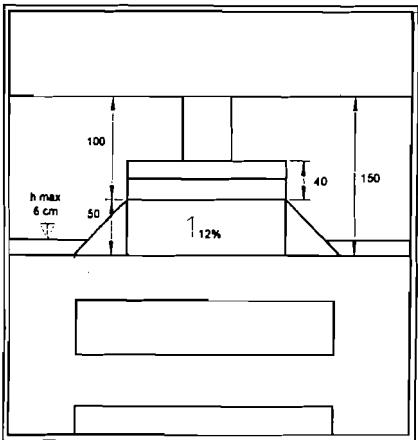


SOLUZIONE 1

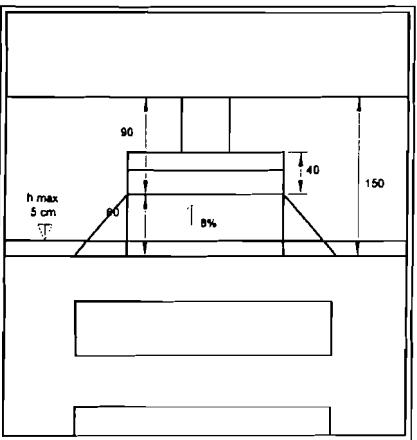


SOLUZIONE 2

MARCIAPIEDE larghezza 1,50m

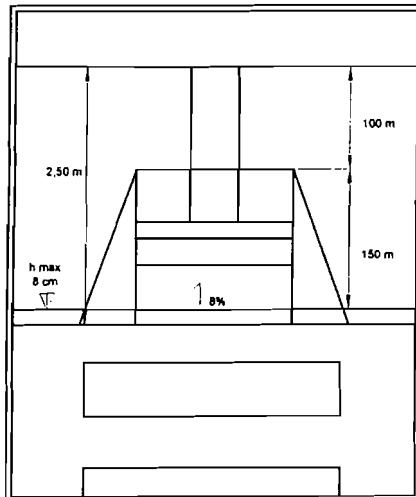


SOLUZIONE 3

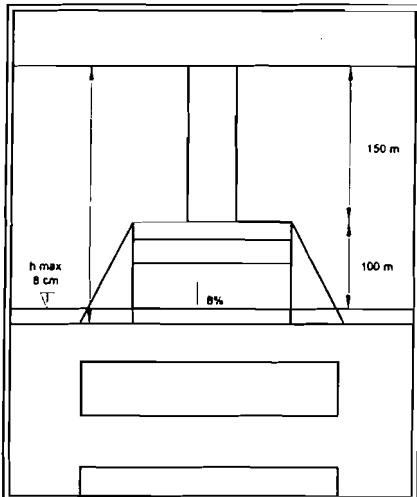


SOLUZIONE 4

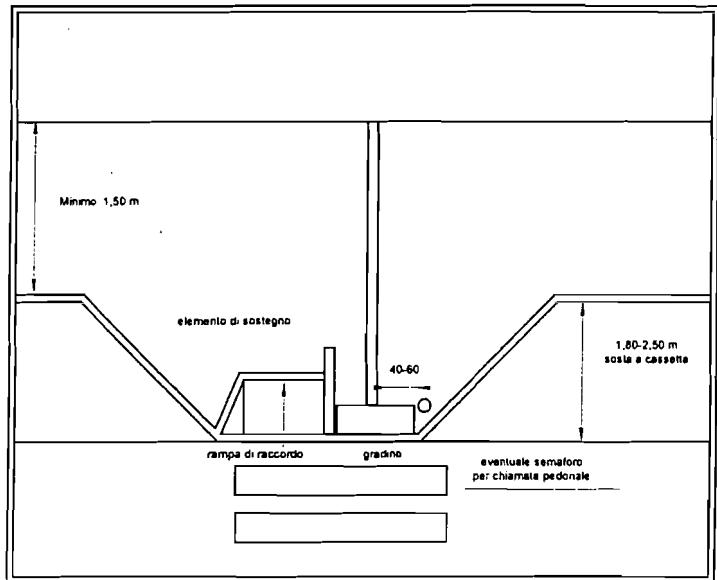
MARCIAPIEDE larghezza 2,50m circa



SOLUZIONE 1



SOLUZIONE 2



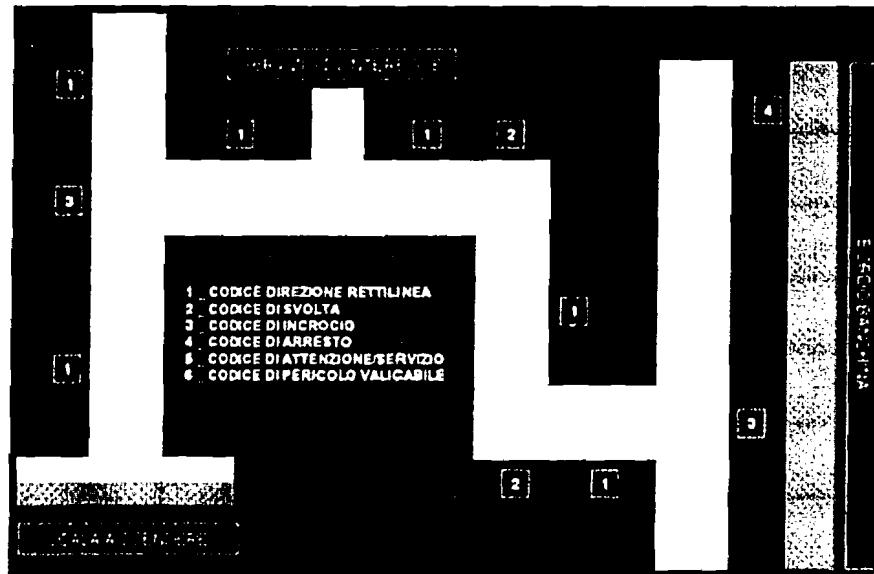
PAVIMENTAZIONI PER DISABILI VISIVI

Gli elementi modulari della pavimentazione sono articolati in codici informativi di semplice comprensione, fornendo indicazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali:

- il senso tattile plantare;
- il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco);
- l'uditivo;
- il contrasto cromatico, o, più esattamente, di luminanza (per gli ipovedenti)

La realizzazione di sistemi atti a favorire la motilità, attraverso la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo da parte dei disabili visivi, rappresenta un obbligo di legge, così come ribadito all'art. 1 del D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503, che specifica meglio quanto già enunciato nella "Legge-quadro sull'handicap" del 5 febbraio 1992 n. 104, relativamente alla eliminazione delle barriere architettoniche.

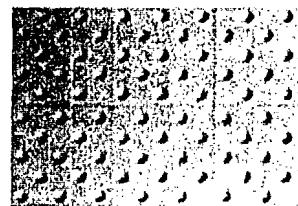
Un sistema di guida, specificatamente mirato alle categorie disabili visivi, si affianca ed è complementare rispetto al sistema di guide "naturali", costituite da quelle particolari conformazioni dei luoghi (muri, marciapiedi, cordoli, siepi, aiuole, echi sonori...) che consentono al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni.



Schema planimetrico esplicativo di soluzioni per percorsi per categorie di disabili visivi.

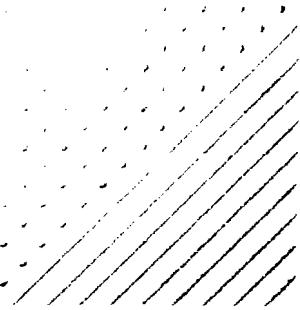
Codice di Direzione Rettilinea

È costituito da una successione di listelli in rilievo, paralleli al senso di marcia, la sezione trapezoidale e il rilievo dei quali sono stati appositamente studiati per la migliore riconoscibilità, anche tramite il bastone bianco. N. 2 piastrelle (art. 30x30 Rettilineo) individuano l'idonea larghezza del percorso: cm 60. La lunghezza del percorso varia secondo le necessità.



Codice di Arresto-Pericolo

È costituito da una serie di calotte sferiche disposte su reticolo diagonale, avvertibili sotto i piedi in modo da rendere scomoda una prolungata permanenza sopra di esse. Il segnale è composto da 2 piastrelle (art. 20x20 12 tondi e art. 20x20 13 tondi) posate alternativamente per formare una profondità di cm 40 e una larghezza minima di cm 60.



Codice di Svolta Obbligata ad L

E' un quadrato di cm 60 di lato, diviso in due triangoli di cui uno contiene scanalature inclinate di 45° rispetto a quelle del Codice di Direzione Rettilinea, il secondo invece contiene le calotte sferiche che indicano una zona di pericolo o da non impegnare.

Il formato delle piastrelle e' di cm 30x30.
Il Codice viene composto accostando quattro piastrelle recanti tre differenti finiture superficiali (art. 30x30 tondo, art. 30x30 diagonale/tondi e art. 30x30 diagonale).

Codice di Attenzione-Servizio

E' costituito da una striscia di cm 40 di profondità, con superficie fittamente righezzata in senso perpendicolare alle scanalature del Codice Rettilineo; la larghezza eccedente i cm 60 del percorso rettilineo viene fatta sporgere in direzione del servizio o dell'oggetto adiacente al percorso stesso su cui si vuole richiamare l'attenzione.

Il codice è realizzato con l'impiego di piastrelle di cm 20x20 (art. 20x20 borchie).



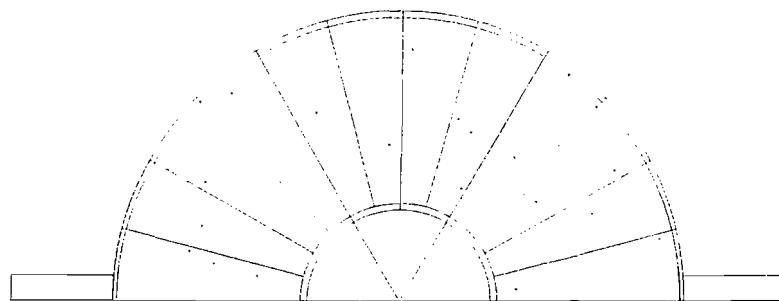
Codice di incrocio a T

E' costituito da una superficie bollettinata di forma quadrata, di cm 60 di lato, realizzato con 9 piastrelle (art. 20x20 borchie)

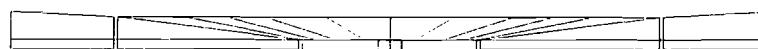
Codice di Pericolo Valicabile

E' costituito dalla combinazione di due codici, una striscia di Codice di Attenzione-Servizio di cm 20 (art. 20x20 righe) seguita immediatamente da una striscia di Codice Arresto-Pericolo, anch'essa di cm 20 (art. 20x20 12 tondi e 20x20 13 tondi alternate); si pone a protezione di una zona che deve essere impegnata con molta cautela (un attraversamento pedonale o una scalinata in discesa).

SCIVOLO PER CATEGORIE DI UTENTI DISABILI
- TIPOLOGIA "A"



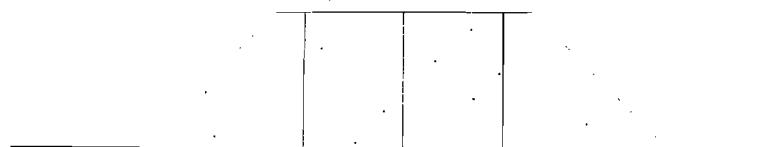
pianta



fronte

Scivolo per il raccordo di differenti piani altimetrici di calpestio, studiato per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Dalla geometria planimetrica semicircolare, la struttura e' pensata realizzata con cordoli e piastre in cemento.

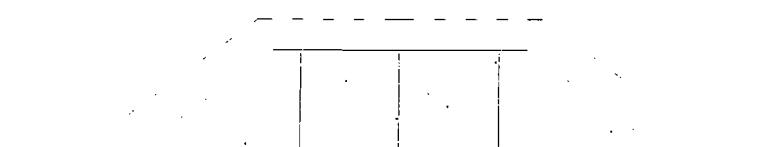
SCIVOLO PER CATEGORIE DI UTENTI DISABILI -
TIPOLOGIA "B"



pianta



fronte



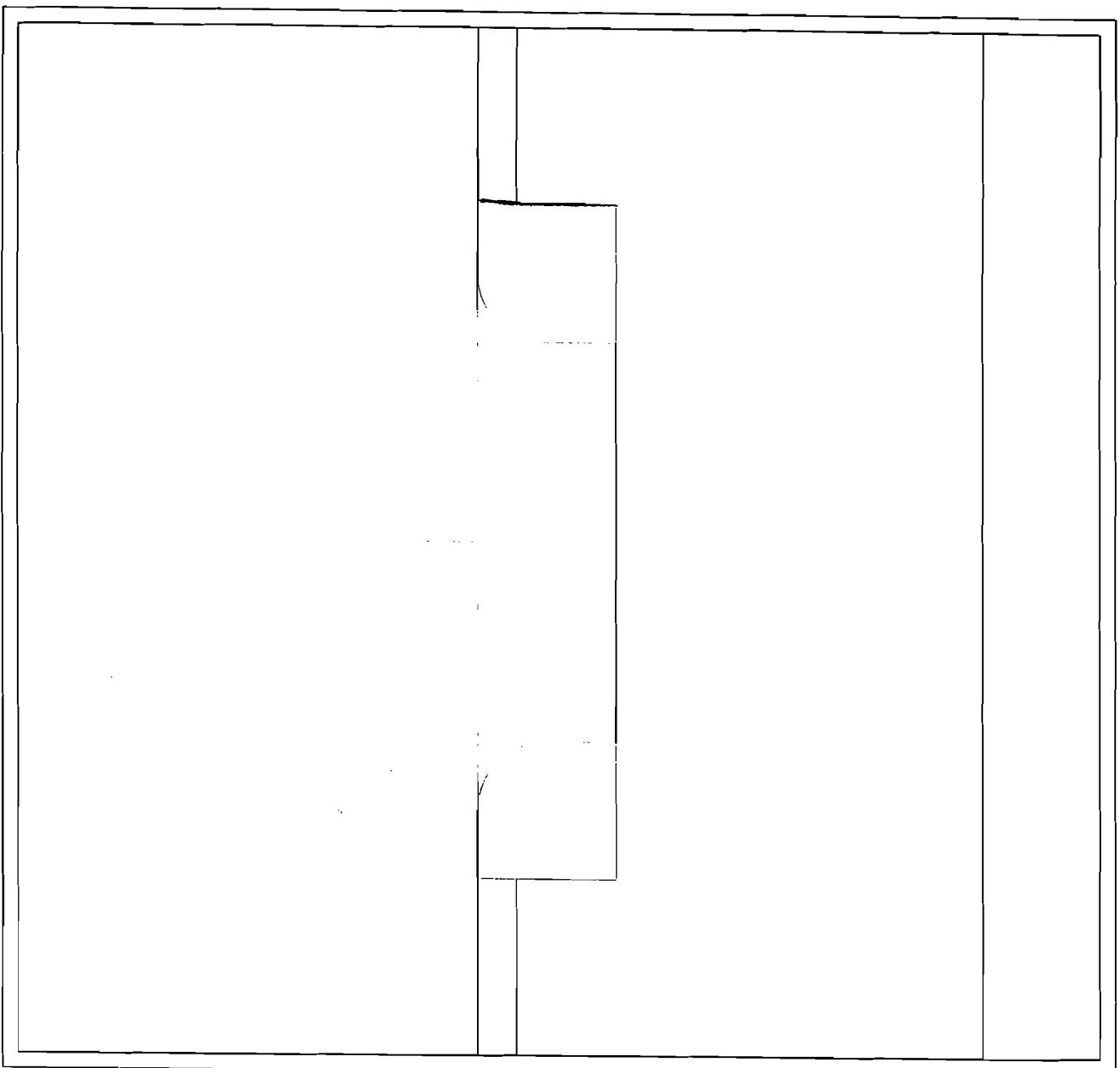
pianta



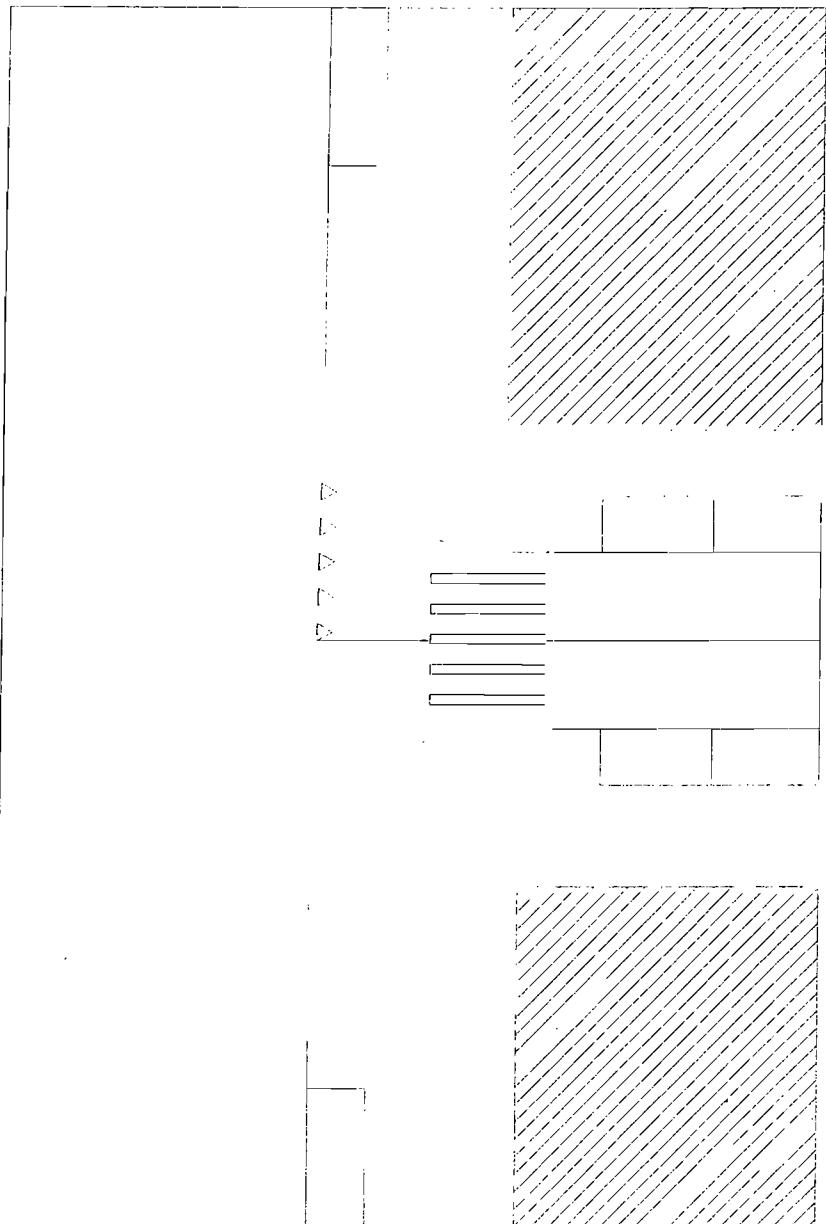
fronte

Scivolo per il raccordo di differenti piani altimetrici di calpestio, studiato per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Dalla geometria planimetrica trapezoidale, la struttura e' pensata realizzata con cordoli e piastre in cemento.

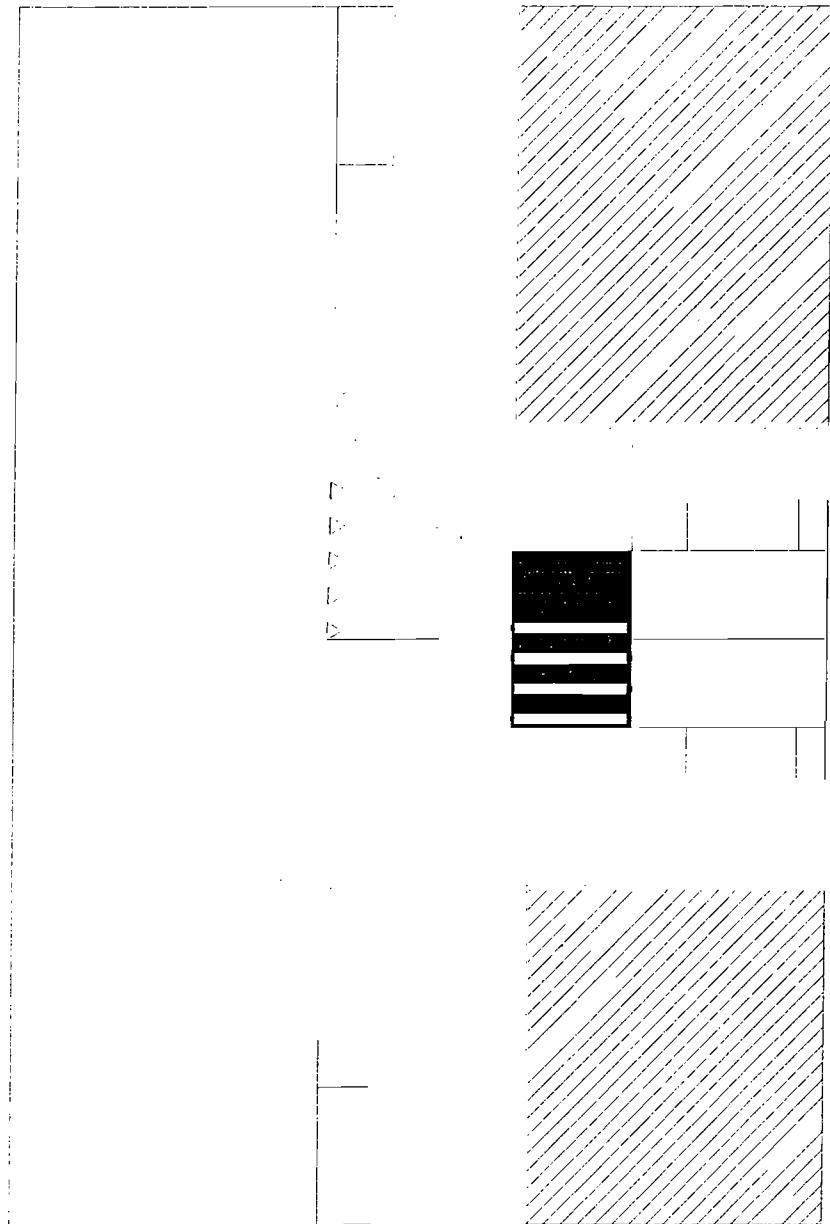
PASSI CARRABILI



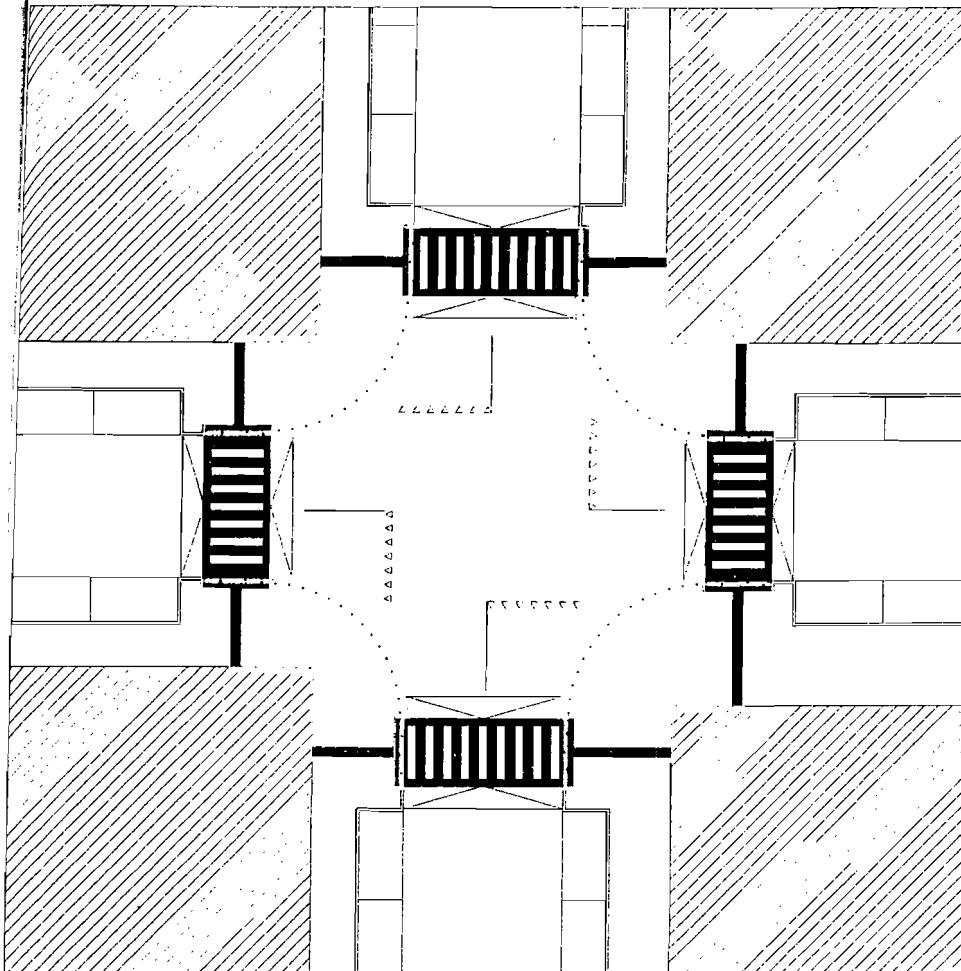
ESEMPIO DI ATTRAVERSAMENTO A RASO E DISPOSIZIONE
OTTIMALE POSTI AUTO PER MASSIMA VISIBILITA'



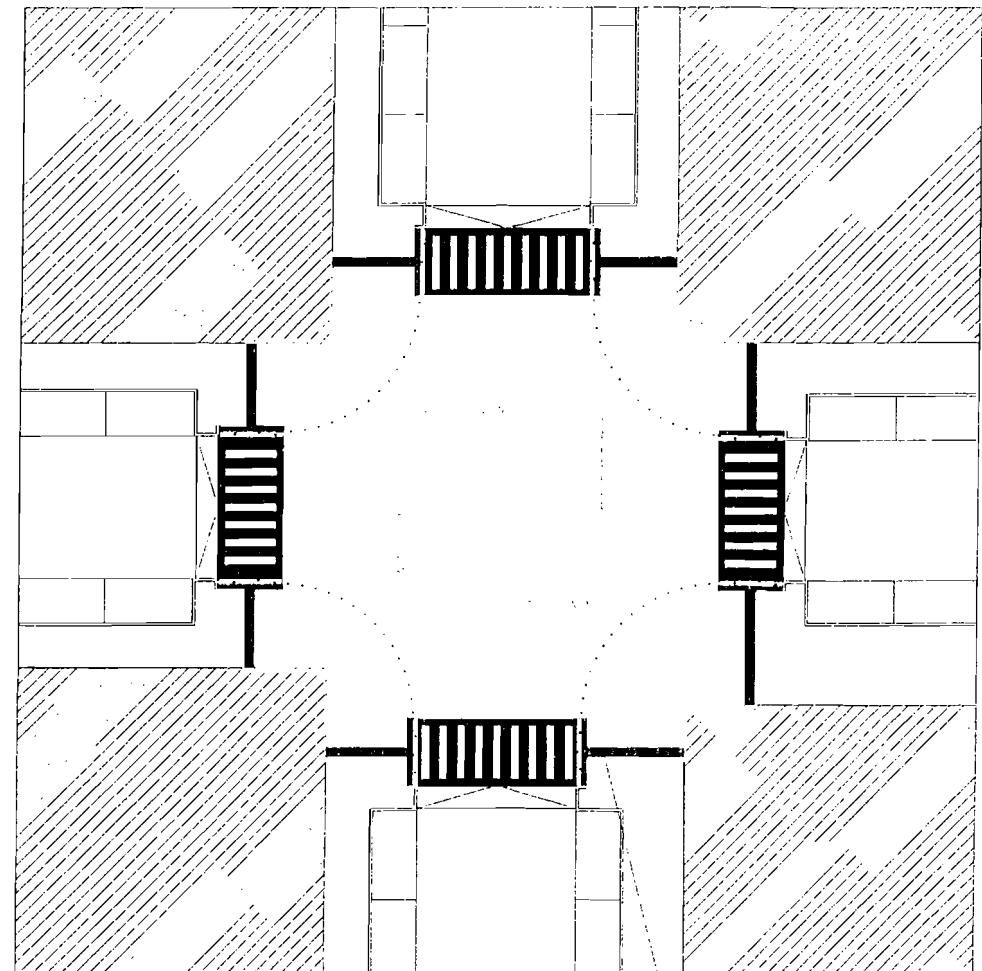
ESEMPIO DI ATTRAVERSAMENTO RIALZATO E DISPOSIZIONE
OTTIMALE POSTI AUTO PER MASSIMA VISIBILITA'



QUADRIVIO:
**SOLUZIONE CON ATTRAVERSAMENTI
PEDONALI PENSILI E AREA D'INCROCIO
POSTA A RASO**

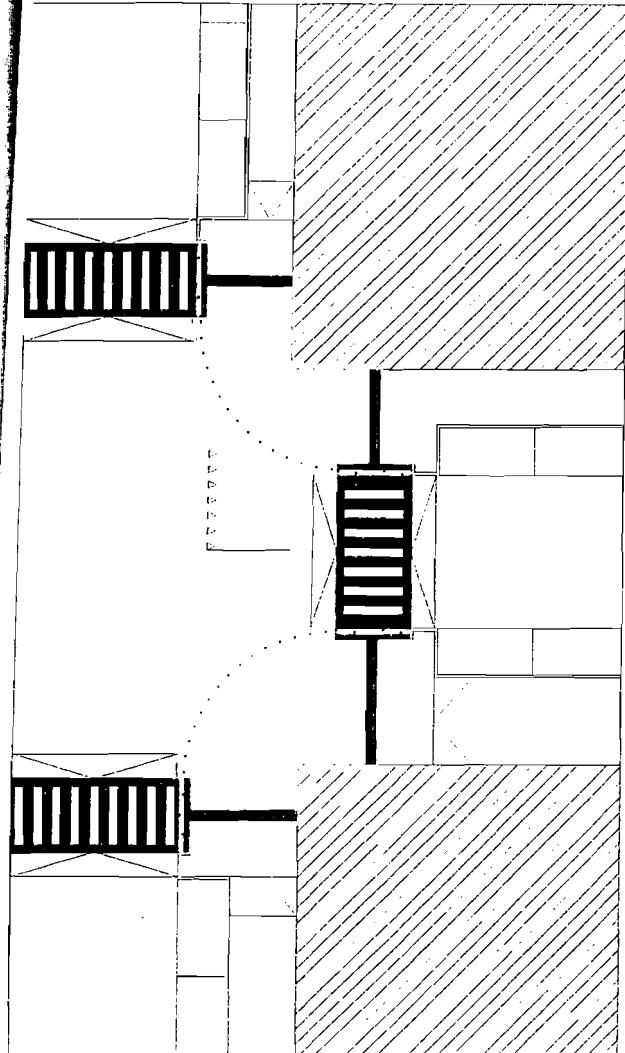


QUADRIVIO:
**SOLUZIONE CON ATTRAVERSAMENTI
PEDONALI E SEDE INCROCIO STRADALE
POSTI IN FORMA SOPRAELEVATA**

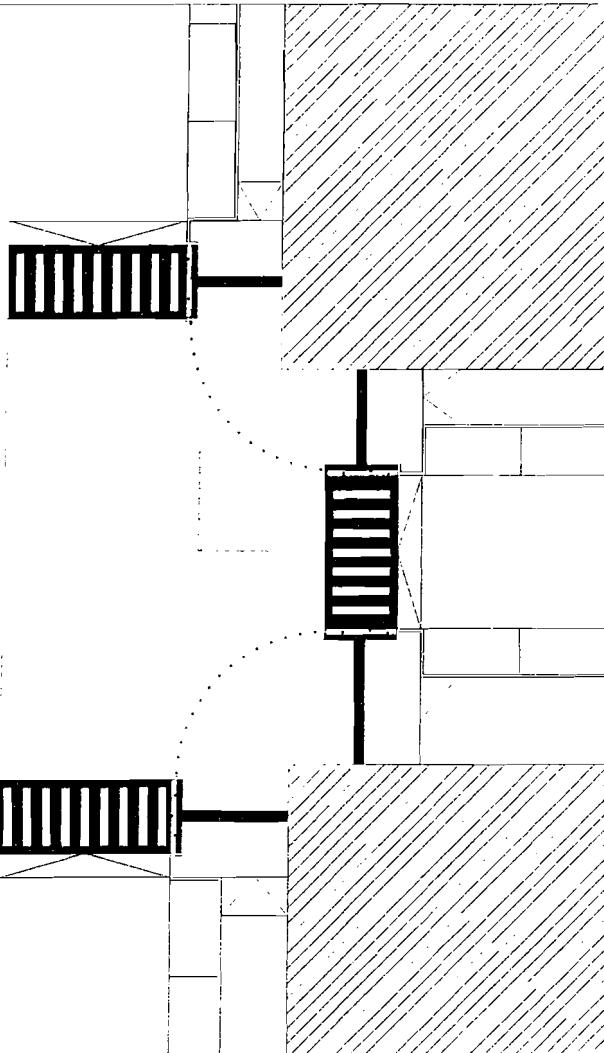


balaustre
protezione area
pedonale

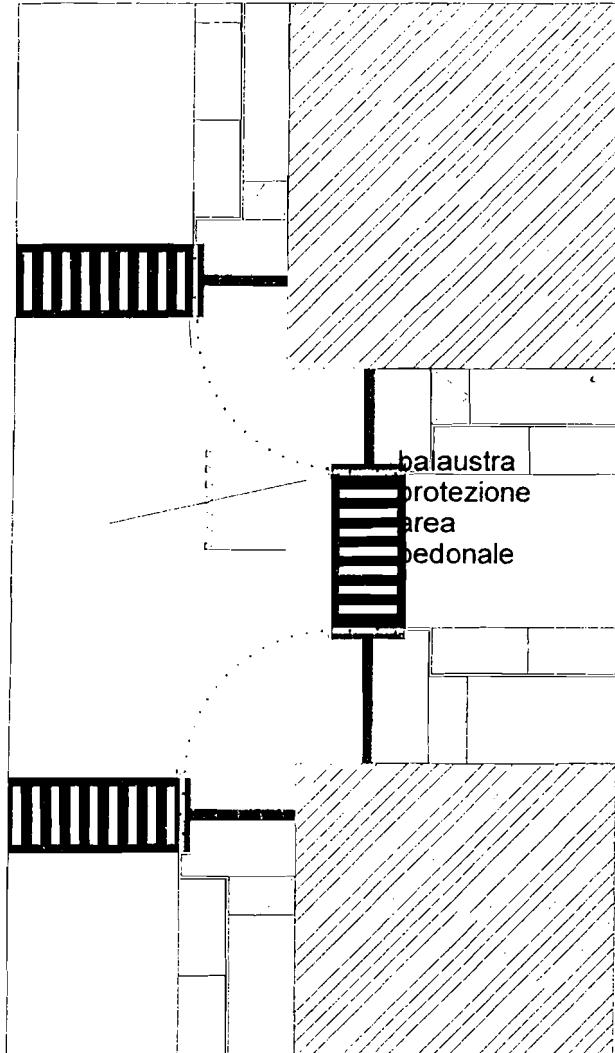
**INCROCIO A "T":
SOLUZIONE CON ATTRAVERSAMENTI
PEDONALI E SEDE INCROCIO
STRADALE POSTI IN FORMA
SOPRAELEVATA**



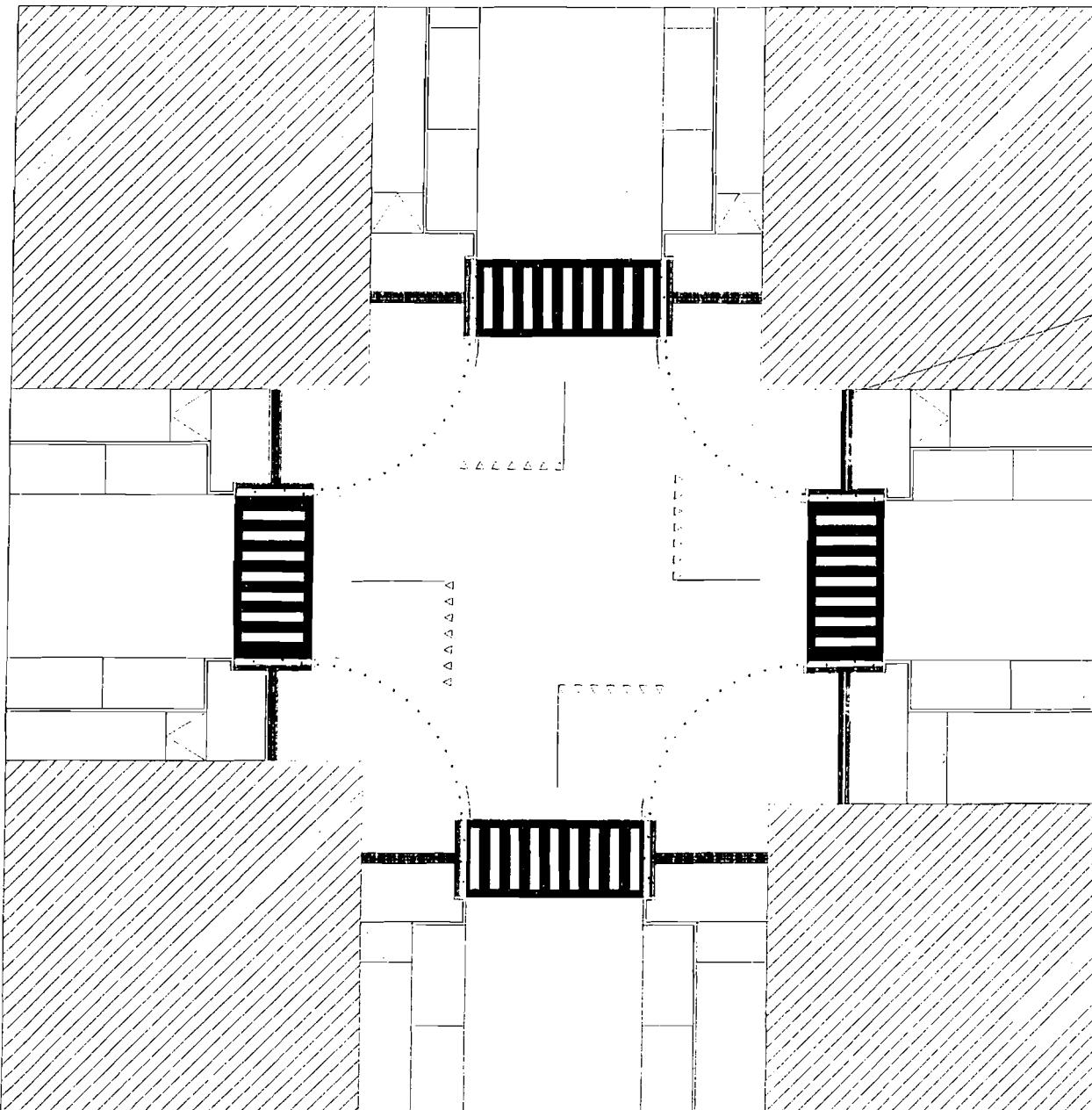
**INCROCIO A "T":
SOLUZIONE CON ATTRAVERSAMENTI
PEDONALI E SEDE INCROCIO
STRADALE POSTI IN FORMA
SOPRAELEVATA**



**INCROCIO A "T":
SOLUZIONE CON
ATTRAVERSAMENTI
PEDONALI E MARCIAPIEDI
CONTIGUI POSTI AL RASO**



**QUADRIVIO:
SOLUZIONE CON ATTRAVERSAMENTI
PEDONALI E MARCIAPIEDI CONTIGUI POSTI
AL RASO**



balaustra
protezione area
pedonale

PAVIMENTAZIONE 1
marciapiedi

PAVIMENTAZIONE 2
preferibilmente in
gettata continua,
colorata.

PAVIMENTAZIONE 3
uso del colore per
rimarcare le aree di
attraversamento