



Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche: esperienze in Toscana

Plans for the Elimination of Architectural Barriers: Experiences in Tuscany

Luca Marzi

Dipartimento delle Tecnologie dell'Architettura e del Design "PL. Spadolini"
Università degli Studi di Firenze
e-mail: luca.marzi@taed.unifi.it

Premessa

Per rendere concreto il diritto alla città, all'autonomia e alla vita indipendente, a prescindere dalle condizioni permanenti o temporanee nelle quali ogni individuo si trova, bisogna affrontare il vasto panorama di elementi che compongono gli spazi urbani secondo una chiave di lettura in grado di "accogliere" la complessità di funzioni, trasformazioni, simboli e significati, che nell'insieme che ogni città assume.

In molti modi è stata definita la qualità della vita che ogni città restituisce ai propri utenti, sicuramente la capacità di ospitare domande differenti della più allargata scala d'utenza è una delle "cartina di tornasole" mediante la quale si può misurare uno dei fattori che costituiscono il grado d'ospitalità dello spazio urbano.

Possiamo affermare che quanto più uno spazio urbano è in grado di rendere facilmente accessibile la propria rete d'elementi, quanto più questo è capace di garantire un'alta qualità della vita¹.

Ne deriva che necessariamente, chi affronta in termini progettuali i temi relativi all'accessibilità urbana, per poter mirare all'obiettivo di creare uno spazio fruibile in sicurezza², deve partire da una visione pluriesiggenziale e quindi multidisciplinare in grado di dare risposte alle domande del corpo delle "persone reali".

In questa chiave, le amministrazioni pubbliche, tra i vari strumenti di pianificazione e controllo nel campo del "così detto abbattimento delle barriere architettoniche", fin dal 1986³, possiedono un "appiglio" legislativo in grado di strutturare una "risposta progettuale coordinata".

Intendendo per progetto, un complesso sistema informativo⁴, che assume una scala pianificatoria, in grado di definire i processi articolati, capaci di sviluppare le indicazioni necessarie sia alla risoluzione dei problemi esistenti che alla definizione dei parametri occorrenti a garantire qualità nelle nuove realizzazioni.

Life quality in urban spaces has been defined in many ways. Certainly, one of the factors used to measure the urban space ospitality is its ability to accommodate different requests by any kind of user. We can say that the more an urban space is accessible the more it guarantees a high quality of life.

Therefore, it is necessary to face the complexity of urban spaces, in order to better comprehend all the signs, meanings, functions and developments of every town.

In this way, it will be possible to make concrete the right to the city, to the autonomy and to independent life, regardless of temporary or permanent conditions of every single person. The following abstract describes the operational methodology used to help local administrations to draw up a scheduling of all the interventions that are necessary to improve accessibility and usability level of urban spaces, in accordance to "design for all" notions.

From the experiences of Arezzo, Pisa and Viareggio local administrations, and monitoring accessibility of Florence and Prato, it has been created a method to draw up plans for the elimination of architectural barriers (called P.E.B.A.). These experiences, described in the following part, have been made by groups of technicians, both inside and outside the administrations, and by validators and detectors coming from involved associations. These groups have formed the pool management of privileged stakeholders.

Our method starts from a setting that takes care of more needs and performances.

These experiences have sought the processes and methods to verify level of environmental quality (as "usability connected to a framework of needs") of urban spaces.

For "urban spaces" we mean the body of all the routes (streets, squares and infrastructures of public transport) and destinations (public and private buildings).

The main purpose is to achieve the knowledge that is needed to execute concrete projects, able to mitigate the conflict between man and environment.

In this way we can define the planning of all the actions, in accordance with existing regulations and "good practices", always compared to groups of "real people".

Plans for removal architectural barriers are meta-planning instruments, necessary to start coordinated procedures of "urban design", in order to realize all the interventions that can minimize conflicts between man and environment.

We must start from all those people that need more these kind of attentions, to be able to define all the answers that can guarantee the usability and accessibility of a town more sensitive to disability.

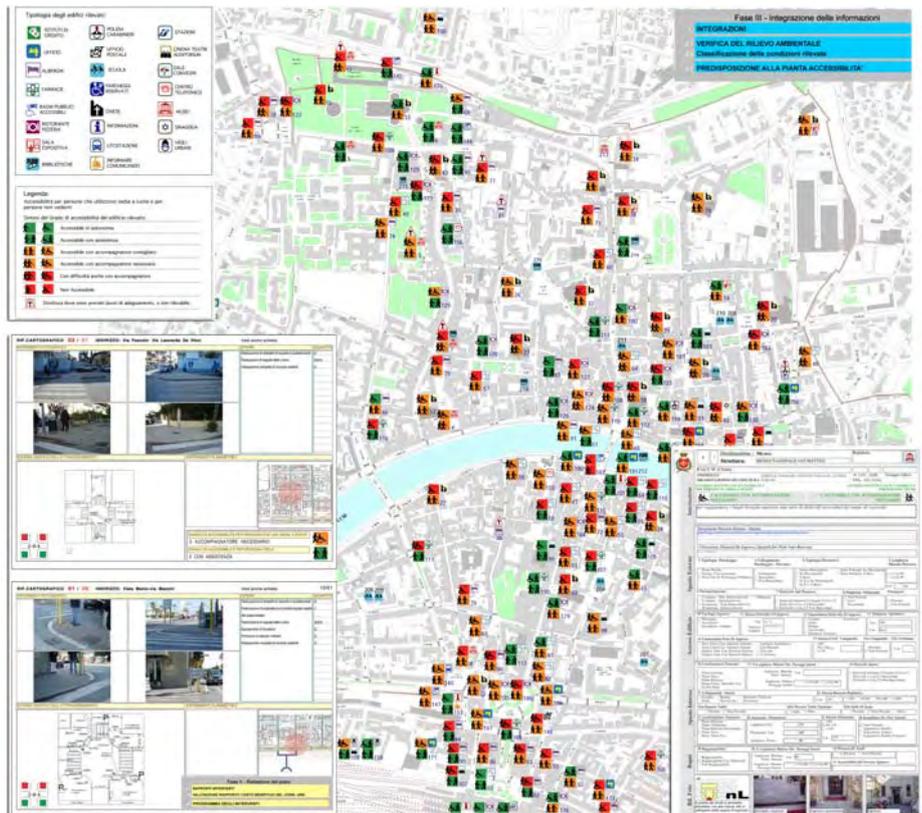


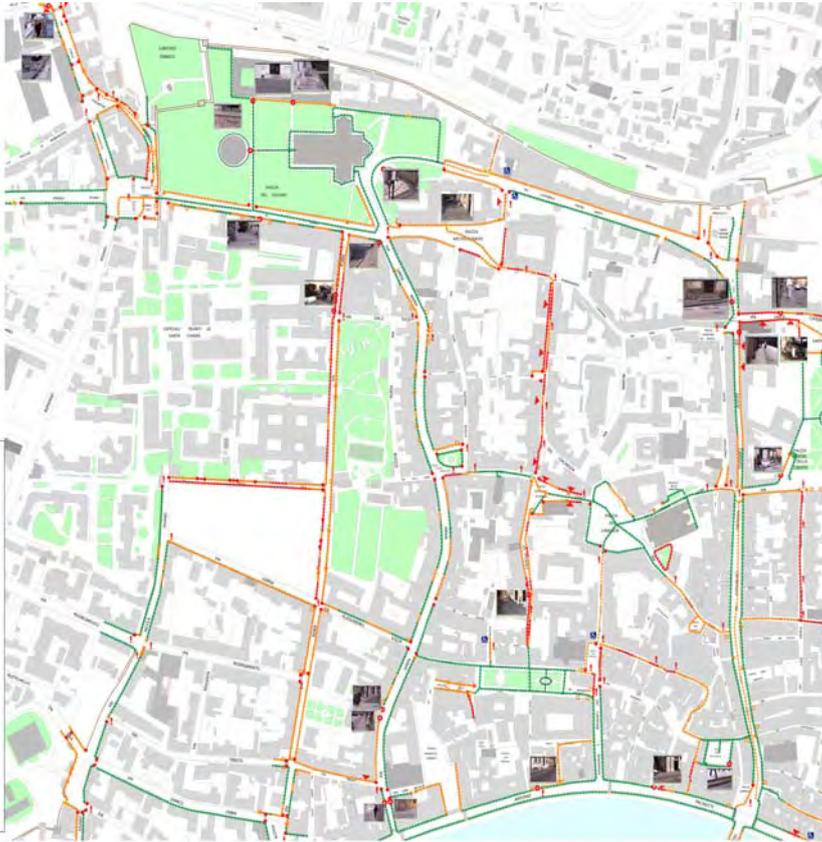
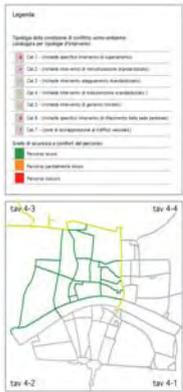
Rilievo funzionale delle soluzioni realizzate dal PEBA di Viareggio.

La legislazione nazionale, ha trovato, nei vari casi regionali, ulteriori sviluppi e approfondimenti, indicando strategie e applicazioni differenti da casi a casi ma concordando sempre nella necessità di adottare uno strumento pianificatorio come strategia generale d'intervento. Lo sviluppo delle tematiche⁵, la ridefinizione del concetto di disabilità e di conseguenza di barriera architettonica, ha fatto sì che negli ultimi anni si sia sviluppata tutta una serie d'iniziative inerenti l'organizzazione dei piani d'abbattimento delle barriere architettoniche (p.e.b.a.). In questo senso l'iter della Regione Toscana lo possiamo considerare esemplificativo della condizione italiana. Il legislatore regionale partendo da strumenti definiti *ad hoc*⁶, a *via-via* redatto una serie di azioni che si sono adattate alla legislazione che riguarda l'intero insieme del patrimonio edilizio, sistematizzando i p.e.b.a. dentro la più complessa macchina della pianificazione territoriale, inserendo nuovi concetti come le barriere urbanistiche⁷, e pre-

vedendo l'introduzione degli strumenti realizzati nel regolamento urbanistico Comunale.

Classificazione dei conflitti uomo-ambiente nel PEBA di Pisa.





Particolare della pianta dell'accessibilità del comune di Pisa e, in basso, scheda di raccolta dei dati sull'accessibilità degli edifici pubblici e privati aperti al pubblico di Prato.

maturata, nella metodologia di analisi, sin dall' primo esempio realizzato per la città di Arezzo, a strutturato una forma di lettura basata sull'analisi della continuità dello spazio, verificando i "termini negati del racconto della città"¹⁰. Intendendo, per spazio "l'insieme degli edifici e degli spazi architettonici ed urbanistici con le relative infrastrutture, compresi i mezzi di trasporto pubblico, in cui si svolgono attività legate alla vita di relazione", e per analisi "la scomposizione degli elementi che compongono il quadro dei fattori ambientali".

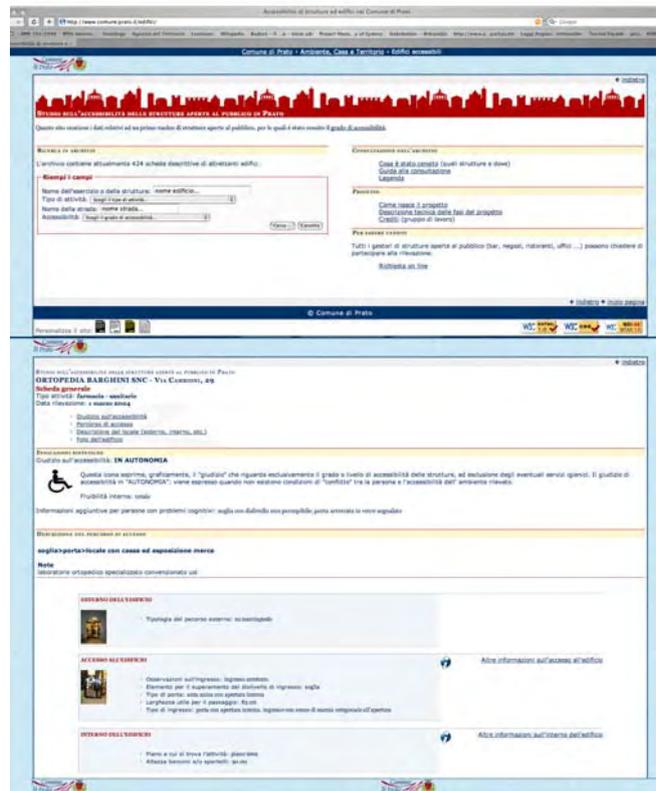
Idealizzando la città come un *continuum* tra spazi aperti, (strade e piazze), e spazi chiusi (edifici pubblici e privati aperti al pubblico), l'azione del gruppo di rilievo, si è concentrata sulla ricerca di tutte le discrasie che si evidenziano nel esame di questa ideale continuità dell'accessibilità in sicurezza, verificando funzionalmente il "microclima urbano" d'afferenza.

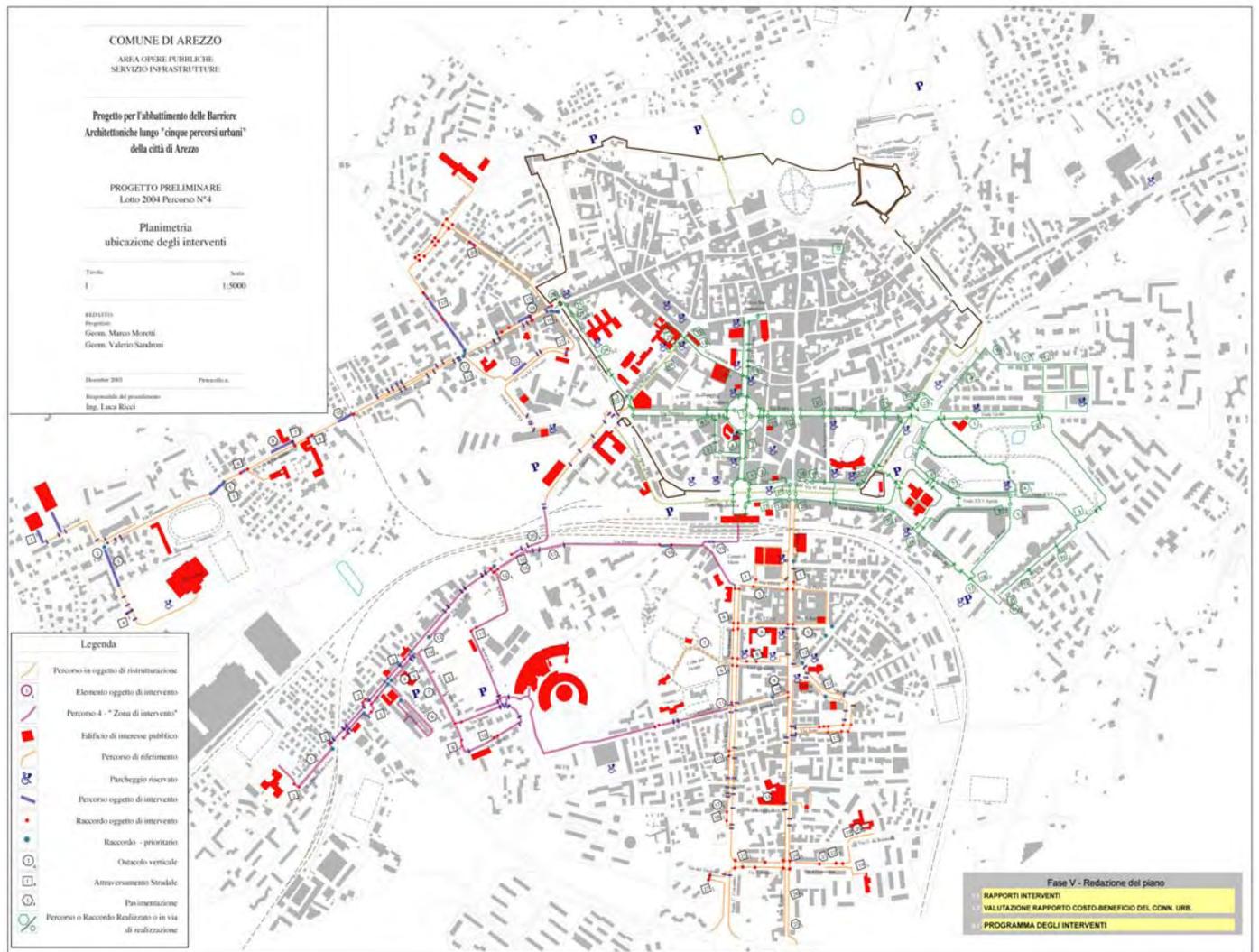
L'analisi dell'accessibilità e fruibilità sia dei percorsi che degli edifici è stata realizzata definendo una serie di supporti capaci di contenere le informazioni raccolte secondo 3 gruppi di informazioni principali¹¹, le tipologie, le facilitazioni e i conflitti uomo ambiente. La lettura così ha assunto la connotazione del Rilievo Ambientale¹², ovvero di una metodologia di raccolta dati, in grado di sviluppare conoscenza relativamente al rapporto utente-oggetto. Così, accanto alla lettura delle

canoniche barriere architettoniche, è stata verificata l'esistenza delle barriere d'uso e di tutto quel patrimonio di informazioni necessarie a muoversi e utilizzare le componenti dello spazio antropizzato¹³.

Nella quarta fase, sulla base dei dati scaturiti dal momento conoscitivo, si inizia a valutare le strutture e percorsi rilevati e, a conclusione, si procede con la redazione della mappa della accessibilità. Al fine di riunificare le informazioni secondo un comune metodo di giudizio, nella fase di stima dell'accessibilità, sono stati coinvolti sia i rilevatori che i valutatori.

Questi, partendo dalle specifiche normative, analizzano le componenti rilevate secondo la sovrapposizione degli effetti. Valutando, nel quadro esigenziale di





Pianta degli stralci omogenei degli interventi, su 5 aree principali, del PEBA del Comune di Arezzo.

referimento, le condizioni rilevate, ponendo, in fase di classificazione, soprattutto l'attenzione sulle classi della sicurezza del benessere e della fruibilità.

La necessità di riunificare i dati raccolti, in supporti in grado di contenere la loro eterogeneità (rilievi metrici, fotografici, filmati e annotazioni testuali), hanno reso necessario l'utilizzo di "database relazionali" opportunamente calibrati sulle caratteristiche di ogni amministrazione. In questo senso, nella fase preliminare del piano, quella esplorativa, è necessario individuare i metodi di gestione del progetto utilizzati dall'amministrazione interessata. Appoggiandosi, ai loro metodi informatizzati di gestione del territorio. L'intento è quello di poter contestualizzare il rilievo dentro il "pool management" che gestisce le informazioni dei vari settori funzionali dell'amministrazione coinvolti, implementando le "banche dati locali" (di solito Gis gestiti dai vari SIT) e allargando, così, il contesto dei fruitori delle informazioni.

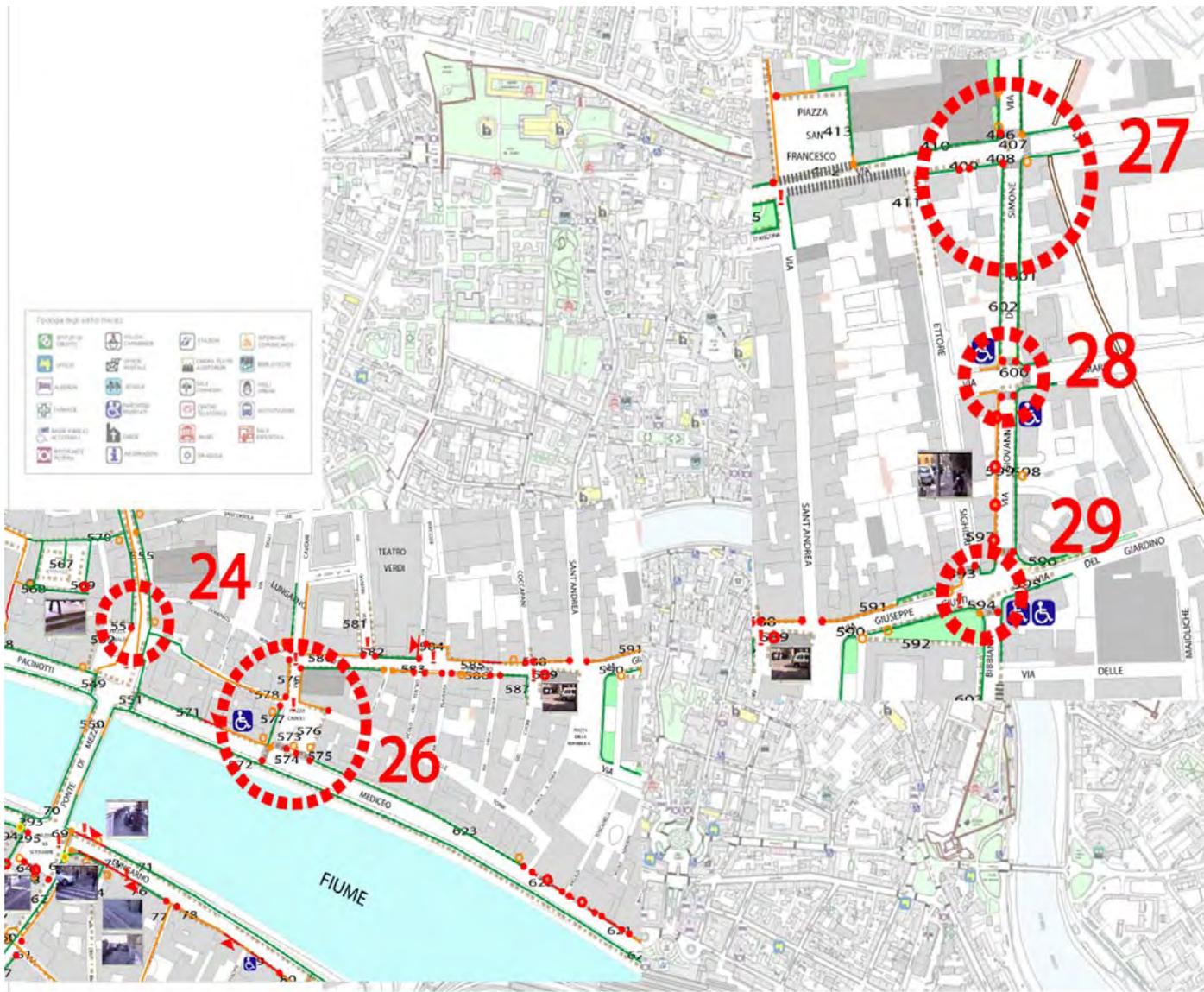
La stessa legislazione regionale toscana prevede che, una delle funzioni della mappa dell'accessibilità, sia l'azione di:

"...monitorare il fenomeno ... per la verifica dei risultati degli interventi realizzati"¹⁴. Realizzare contenitori informativi aggiornabili, risulta per cui uno dei requisiti necessari ad adempiere alla legislazione di riferimento, facilitando l'opera, a vasta scala, di analisi "epidemiologica" del fenomeno.

La redazione della mappa dell'accessibilità, riassume così i dati raccolti, legandoli ad una classificazione sintetica. Definendo così una fotografia della situazione, legata strettamente, al momento della sua realizzazione.

Nella quinta ed ultima fase di elaborazione dei p.e.b.a., si realizzano i supporti necessari all'amministrazione per pianificare le opere da realizzare in un'ottica che tenga conto della continuità e funzionalità di un sistema integrato di offerte di spazi accessibili¹⁵.

Partendo dalla cifra che ogni amministrazione prevede di accantonare¹⁶, per il superamento delle condizioni rilevate, parametrizzando gli interventi sulle stime dei costi di massima, si struttura un programma d'intervento per aree territoriali omogenee. Prevedendo così azioni di bonifica, in grado di



Localizzazione degli interventi primari nel PEBA di Pisa.

garantire tratti omogenei di spazi urbani accessibili, ricollegando la rete degli interventi ai principali snodi di mobilità quali stazioni parcheggi ed aree con alta vocalità pubblica. Questi piani operativi a lungo raggio, di solito con elaborazione triennale o quinquennale, sono accompagnati da un elenco di priorità rispetto al rapporto tra il costo e il beneficio.

Analizzando particolarmente i "microproblemi" che molte volte interrompano interi tratti fruibili, se non pienamente in autonomia quantomeno con l'ausilio di accompagnatori. Ne risulta così, che il primo stralcio di interventi localizzati riguarda una serie di opere puntiformi, sparse per l'agglomerato urbano.

Interventi in grado di sanare situazioni, spesso sotto il profilo della sicurezza, particolarmente critiche, e contemporaneamente, di settare le soluzioni previste per i progetti a

larga scala, realizzando una *pre azione* di verifica delle soluzioni pianificate.

A conclusione di questo riscontro oggettivo, si inseriscono i risultati all'interno dei regolamenti urbanistici, adottando le indicazioni nei propri strumenti di gestione del territorio. Questa azione, include il piano nell'organicità della pianificazione a *cascata* della regione. Le informazioni, gli elaborati, prodotti dal programma, producono *no-aut* per due sotto fasi. I progetti preliminari, necessari ad avviare l'iter amministrativo in relazione agli affidamenti dei vari lotti funzionali del piano d'abbattimento, e la realizzazione di sistemi d'informazione dedicati.

Partendo dai dati raccolti dall'azione di monitoraggio, attraverso opportuni progetti di comunicazione, è possibile realizzare strumenti informativi che fungono da primo ausilio conoscitivo sulle condizioni delle città.



Supporti informativi sulle condizioni dell'accessibilità delle città Toscane nei quali è stato redatto il PEBA secondo la metodologia illustrata.

Ausilio che permette la scelta aprioristica di cosa e come fare per accedere alla rete di luoghi, occasioni e funzioni che caratterizzano in nostri speciali "corpi urbani".

Conclusioni

Come abbiamo visto, il piano d'abbattimento delle barriere architettoniche è uno strumento metaprogettuale, necessario ad avviare procedure coordinate, per eseguire gli interventi di "attenuazione" dei conflitti uomo-ambiente. E' quindi il preludio, la base, sulla quale iniziare tutte quelle azioni di "design urbano" che mirano ad interventi più o meno dedicati. La metodologia illustrata, ha proprio come obiettivo generale, quello di produrre conoscenza al fine di poter iniziare concretamente le azioni di progettazione in grado di mirare all'innalzamento della qualità della rete di servizi, tempi e occasioni che la città offre, partendo dalle necessità di chi maggiormente richiede attenzioni, per giungere a definire risposte, capaci di garantire il quadro associante a cui mira una città solidale e quindi accessibile.

Secondo questa visione, il piano è così strumento, trasversale, di analisi e verifica, necessario per alfabetizzare, utenti e gestori della città ad una cultura dell'accessibilità. Cultura sempre più necessaria per una città moderna nel aspetto più allargato del termine.

Note

- 1 Si veda l'articolo "come si misura la qualità della vita in una città" DI G.K. Koenig in Ottagono n°83 del 1986 alle pp 56-59.
- 2 Si veda "gli stress urbani" di G. Moser ed. Led, Milano 1995.
- 3 La legge 41/86 articolo 32, comma 21, stabilisce l'obbligo da parte delle Amministrazioni competenti di adottare un Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici (PEBA). La Legge 5 febbraio 1992, n° 104 ribadisce l'obbligo di redigere il piano da parte dei comuni, integrandolo con lo studio degli spazi urbani e tutti i percorsi pedonali.

- ⁴ Si veda "Qualità e gestione del progetto nella costruzione" di M.C. Torricelli e S. Mecca; ed. Alinea Firenze 1996.
- ⁵ Si veda la Classificazione ICF del 2001, a cura dell'O.M.S., che definisce la disabilità come rapporto del connubio Uomo-Ambiente, vincolando il concetto di handicap alla pura condizione psico-fisica della persona.
- ⁶ Elenco delle leggi regionali toscane in riferimento ai piani d'abbattimento delle barriere architettoniche: L.R. del 3 gennaio 2005, n.1 - norme per il governo del territorio - L.R. del 29 dicembre 2003, n. 66 - modifiche alla L.R. del 9 settembre 1991, n.47 "norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche". - L.R. del 20 marzo 2000, n.34 - modifica ed integrazione della L.R. del 9 settembre 1991 n. 47 - L.R. del 9 settembre 1991, n.47 - norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche.
- ⁷ La regione Toscana, con una ricerca svolta dal centro Tesis di Firenze del Dipartimento delle Tecnologie e Design TAeD della Facoltà di Architettura (responsabile Prof. Antonio Lauria), sta redigendo le linee guida per la realizzazione dei P.E.B.A.
- ⁸ Per un riferimento sul concetto di "barriere urbanistiche" si veda il cap. II.1 "nel cuore della città: bambine e bambini come metafora progettuale per la qualità urbana" di Fanny Di Cara dal volume "Persone Reali e Progettazione dell'Ambiente Costruito", a cura di A. Lauria, ed. Maggioli, Rep. di San Marino 2003.
- ⁹ La città di Viareggio, ha definito le zone di censimento includendo le così dette "zone30" realizzate nei dintorni dei principali poli scolastici in collaborazione ad un progetto d'educazione stradale realizzato in forma "compartecipata" dagli alunni e dal corpo docente degli istituti di riferimento. Si veda "La strategia delle zone 30. Sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale delle strade urbane" a cura di Regione Piemonte, Chiara Montaldo, Carlo Socco, Torino 2005.
- ¹⁰ Si veda cap.6.4 "lo spazio pubblico e l'estetica della città" da "Sociologia della Città" di A.Mela, ed. Carocci 2006.
- ¹¹ Si veda il "Vivere Firenze" di A. Lauria con L.Marzi, L.Artusi, M.Fastelli, C.Manca, pubblicato dal Comune di Firenze ed. Logo Comunicazioni, Firenze 2005.
- ¹² Si veda il "il rilievo ambientale Uno strumento di supporto delle decisioni nei processi di trasformazione degli habitat" di A. Lauria in paesaggio urbano n. 1 del 2000.
- ¹³ Si veda il cap.IV "Spazi per camminare, luoghi per sostare" da "Vita in Città" di Jan Gehl, ed. Maggioli San marino 1991.
- ¹⁴ A tal riferimento la legge regionale toscana del 9 settembre 1991, n.47 - norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche - all'art.5 definisce l'azione di monitoraggio. Peraltro i dati rilevati sono uno dei parametri che compongono il quadro informativo necessario per lo stanziamento delle quote parte che la regione toscana devolve per i finanziamenti alle amministrazioni comunali. Nella legge regionale 20 marzo 2000 n.34 "modifiche ed integrazioni alla L.R.9/9/1991 n.47". si prevede che sia istituito un osservatorio regionale della mobilità e dell'accessibilità, per costituire una base informativa sull'attività di programmazione e gestione degli interventi di competenza dei comuni e prevede che i comuni trasmettano al presidente di zona della conferenza dei sindaci, proposte progettuali e priorità di intervento ai fini anche dell'approvazione dei piani di zona.
- ¹⁵ Si veda il cap. III.4.1" Studio per un piano dell'accessibilità urbana. Proposte di metodo per un rilievo critico dei percorsi urbani e delle attrezzature funzionali. Il caso di Cervia - Milano Marittima." di Marcello Balzani dal volume Persone Reali e Progettazione dell'Ambiente Costruito, a cura di Antonio Lauria, ed. Maggioli, Rep. di San Marino 2003. Si veda " i vantaggi

dell'armonia" di Stefano Maurizio", dalla rivista "vita indipendente" n°7 del 2005, Roma.

- ¹⁶ Nella legge regionale toscana del 9 settembre 1991 n.47 "norme sull'abolizione delle barriere architettoniche".all'art.9 comma 6 si prevede l'accantonamento, del 10% degli oneri di urbanizzazione primaria, insieme ad altre somme introitate dal comune, da destinare alla predisposizione dei p.e.b.a. ed alla realizzazione degli interventi previsti in essi.

Riferimenti e crediti dei PEBA

Predisposizione al Piano di Fruibilità e Accessibilità Urbana del Comune di Firenze per conto del Ass. ai LLPP di Firenze, L. Marzi e G. Stoduti. Committente Comune di Firenze. 1997.

Piano di Fruibilità e Accessibilità Urbana del Comune di Arezzo per conto dell'Ass. ai LLPP del Comune di Arezzo, L. Marzi e ARCI di Arezzo, Associazione Paraplegici Aretina e Unione Italiana Ciechi di Arezzo. Committente Comune di Arezzo. 1999.

Progettazione e realizzazione del Sistema di informazione urbana per disabili in occasione del Giubileo del 2000 "No Barriers", L. Marzi per l'Ass. ai LLPP del Comune di Firenze e Dada S.p.A. Committente Comune di Firenze. 1999.

Progetto per d'abbattimento delle barriere architettoniche lungo 5 percorsi del Comune di Arezzo, L. Marzi. Committente Comune di Arezzo, ufficio tecnico dei LLPP. 2001.

Itinerari turistici accessibili a diversi profili d'utenza nella città' di Firenze. Responsabile della ricerca Prof.Arch. A. Lauria, con arch. L. Marzi, C. Manca, C. Fastelli, L.Artusi per conto del Comune di Firenze, Ass. al Turismo. 2003.

Piano di Fruibilità e Accessibilità Urbana del Comune di Pisa. Per dell'ufficio urbanistica del Comune di Pisa. Committente Comune di Pisa, ufficio Urbanistica, L. Marzi e Coop. Florence Plannet e Polis. 2004.

Monitoraggio dell'accessibilità e fruibilità di un gruppo campione di edifici. Per conto dell' Ass. Tempi e diritti del Comune di Prato responsabile Mariangela Giusti. Programma Finanziato dalla Regione Toscana, L. Marzi e C. Manca, B. DelMinistro, S. Forti, A. Bacchetti, S. Ciacci. Committente Comune di Prato. 2004.

Piano di Fruibilità e Accessibilità Urbana di Viareggio. Per conto dell'ufficio tecnico del Comune di Viareggio, L. Marzi e P. Baldini, gruppo O.P.A.B.A. Committente Comune di Viareggio, Ass. LLPP e viabilità. 2005. Vincitore del premio IQU 2006 sezione Accessibilità e progettazione per Tutti.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 77 è tratta dal quaderno dei rilievi per il PEBA di Arezzo. Le immagini a pag. 62, 63 e pag. 60 in basso sono tratte dal PEBA di Pisa, quella a pag. 60 in alto dal PEBA di Viareggio ed è di L.Marzi, con P. Baldini e gruppo OPABA. L'immagine a pag. 61 è tratta dal piano d'abbattimento delle barriere architettoniche AOUC di Careggi (Fi) con SPP di Careggi e gruppo servizio civile progetto IGEA. L'immagine a pag. 62 in basso è di L.Marzi, con DelMinistro e DiChiara. L'immagine a pag. 64 è tratta dal PEBA di Arezzo ed è di L. Marzi con Arci, APA e UIC Arezzo. La fotografia a pag. 65 è dell'autore.