



## COMUNE DI RADDA IN CHIANTI

(Provincia di Siena)



# PIANO OPERATIVO COMUNALE

(ai sensi dell'art. 95 della L.R. 65/14)

### **Sindaco**

Pier Paolo Mugnaini

### **Responsabile Unico del Procedimento**

Arch. Fausto Bulleri

### **Assessore all'urbanistica**

Daniele Barbucci

### **Garante dell'informazione e partecipazione**

Veronica Gorga

### GRUPPO DI PROGETTAZIONE

#### **Urbanistica e Paesaggio**

##### **Architetti Associati Ciampa**

Arch. Mauro Ciampa - capogruppo

Arch. Chiara Ciampa

Arch. Giovanni Giusti

*restituzione ed elaborazione cartografica*

Pianificatore Junior. Anita Pieroni

#### **VAS - Vinca**

Dott. Agr. Elisabetta Norci

Stefano Calloni

#### **Studi Geologici**

Geol. Duccio Losi

Geol. Duccio Notari

#### **Studi Idraulici**

Ing. Giacomo Gazzini

#### **Studi Archeologici**

Dott. Andrea Biondi

#### **Consulenza Giuridica/legale**

Avv. Giacomo Muraca

## Allegato IV

Programma di intervento per l'abbattimento delle  
barriere architettoniche

*Controdeduzioni*

## **PROGRAMMA PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)**

La Legge regionale toscana 65/14, tra i contenuti essenziali del Piano Operativo indicati all'art. 95 comma 6, contempla 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. Questo strumento di programmazione ha lo scopo di garantire un'adeguata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni della città, attraverso una fotografia della situazione reale della città, 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.

### **RIFERIMENTI NORMATIVI**

In elenco cronologico si riporta la normativa di riferimento in materia di superamento di barriere architettoniche:

- 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
- L. R. Toscana 9 Settembre 1991, n. 47: Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche.
- 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.
- 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

In materia urbanistica, già la L. R. 5/95, "Norme per il governo del territorio" e poi la successiva L. R. 1/2005, inserivano tra i contenuti essenziali del Regolamento Urbanistico comunale il Programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche (ex mappa di accessibilità urbana).

La L.R. 65/14 conferma tali indirizzi, con riferimento a specifiche disposizioni per la programmazione degli interventi, anche attraverso la formazione di specifici **Piani di settore (P.E.B.A. o Piano dell'Accessibilità Urbana)**.

## **LE BARRIERE ARCHITETTONICHE ED IL CONTESTO URBANO**

Per una corretta stima 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" viene approfondito ed ampliato; ciò denota la tendenza ad una sensibilità crescente rispetto alle esigenze di una utenza ampliata e non solo di quella con handicap fisici, ma rivolge l'attenzione anche ad una gamma estesa di soggetti o categorie che, non solo per problemi fisici, ma per altri svariati motivi, sono limitati nell'espletamento di certe azioni o nella fruizione dei servizi (anziani, cardiopatici, donne in gravidanza o con bambini piccoli, convalescenti in genere).

La realtà urbana è molto articolata e composta da piazze, spazi verdi, edifici pubblici e di uso pubblico, collegati tra loro da strade e percorsi di ampiezza diversa, e si presuppone che tutti questi ambienti e servizi siano in qualche modo raggiungibili, con tempi e modi diversi, a seconda delle capacità fisiche, dei mezzi impiegati e delle scelte personali; il Programma per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche ha lo scopo di garantire ad ognuno la più ampia possibilità di spostarsi autonomamente ed in piena sicurezza, all'interno dell'ambito urbano, al di là della propria condizione fisica, sensoriale o anagrafica.

Certamente non potrà essere questo l'unico strumento atto a garantire la piena fruibilità della città, infatti la sinergia delle trasformazioni materiali e non materiali del territorio deve essere volta a migliorare sia la fruibilità fisica che quella complessiva dell'accesso ai servizi (Piano Urbano del Traffico, Piano degli orari, trasporti pubblici...).

L'aumento della sensibilizzazione rispetto a queste tematiche ha l'obiettivo di agire non più con il metodo correttivo della risoluzione dei problemi, ma di "costruire" la città proprio in funzione dell'accessibilità incondizionata quale mezzo primario per il raggiungimento di una ottima qualità ambientale, strutturando la pianificazione urbanistica in modo da avere un'ampia visione della situazione fisica-ambientale e delle svariate esigenze correlate alla sua fruibilità.

## **CARATTERI E PARAMETRI PER L'ACCESSIBILITÀ**

Il riferimento normativo principale per i caratteri ed i parametri tecnici relativi all'accessibilità è il D.M. LL.PP 14 Giugno 1989 n. 236, a cui fanno riferimento tutte le normative successive. Il D.P.R. 24 Luglio 1996 n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", prende in esame gli spazi pedonali, i marciapiedi, le scale e le rampe, gli attraversamenti pedonali, l'arredo urbano, i servizi igienici, le aree di sosta e le strutture edilizie pubbliche in genere.

Relativamente ai sopra citati argomenti oggetto di possibile ostacolo o barriera architettonica, il D.M. 236/1989 fornisce specifiche indicazioni tecniche per quanto riguarda le pendenze, le dimensioni ed i

materiali per la pavimentazione e la segnaletica per i non vedenti, gli accessi, gli impianti, gli infissi, gli arredi fissi.

## **PROGRAMMA PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE ED URBANISTICHE**

L'Amministrazione Comunale ha provveduto, con il Regolamento Urbanistico approvato con D.C.C. n. 57 del 30.12.2013, alla predisposizione di uno specifico Piano di settore (P.E.B.A.), che il presente Piano Operativo riconferma nei suoi contenuti generali.

Di seguito vengono riportati i contenuti dell'elaborato di Regolamento Urbanistico "PR07 – Allegato A alle Norme Tecniche di Attuazione – Programma di Intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche", con alcuni aggiornamenti puntuali.

## **PRINCIPALI TIPOLOGIE DI BARRIERE ARCHITETTONICHE**

### **1. SALT DI QUOTA NON RACCORDATI O RACCORDATI MALE**

Si tratta dei salti di quota fra marciapiede e sede stradale, prospicienti un attraversamento pedonale, che costringono il disabile su sedia a ruote a fare pezzi di percorso per la strada, con rischi per la propria incolumità.

In alcuni casi il raccordo è realizzato ma non è raccordato correttamente: il raccordo presenta comunque uno scalino, un ciglio, di altezza superiore a 2,5 cm: questo può causare, in discesa verso la sede stradale, la perdita di equilibrio in avanti della persona seduta sulla sedia a rotelle, con relativa caduta dalla stessa.

Meno frequentemente si tratta di salti fra quote molto distanti fra loro, comunemente raccordate con più gradini. Qui si pone il problema della pendenza delle rampe di raccordo.

#### **a. Salto di quota su attraversamento pedonale**

Quando il marciapiede incontra un attraversamento pedonale non raccordato, occorre realizzare un raccordo a raso con pendenza del 10% e comunque non superiore al 15%.

È tollerabile – ma possibilmente evitabile – un salto di quota rigorosamente non superiore a 2,5 cm. Comunque, fra marciapiede e sede stradale non devono esserci più di 15 cm.

#### **b. Salto fra quote raccordate con più gradini**

Non viene considerato accessibile il superamento di un dislivello superiore a 3,20 m ottenuto esclusivamente mediante rampe inclinate poste in successione (D.P.R. 236/89 art. 8.1.11 e D.P.R. 503/96 art. 7).

In ogni caso devono essere previsti percorsi continui di raccordo fra i due piani, con pendenze longitudinali non superiori al 5% e trasversali non superiori all'1% (D.P.R. 236/89 art. 8.2.1 e D.P.R. 503/96 art. 16).

In casi eccezionali, ma per brevi tratti, si possono raggiungere pendenze che non superino l'8%.

#### **c. Baulature**

In molti casi la stesura del manto non è raccordata a raso con la zanella per lo scolo delle acque, questo, nei raccordi per scendere sulla sede stradale, causa un piccolo scalino in contropendenza su cui si impuntano le ruote della carrozzina.

Quindi, una particolare attenzione va fatta sulla stesura dei manti stradali perché finiscano a raso ai bordi della carreggiata, specie negli attraversamenti pedonali.

Inoltre, la somma delle pendenze fra scivolo di approccio al passaggio pedonale e baulatura della sede stradale deve essere assolutamente minore del 22% (es.: se lo scivolo di approccio ha pendenza del 10%, la pendenza della baulatura all'innesto fra scivolo e sede stradale deve essere inferiore al 12%).

#### **d. Attraversamento pedonale su dissuasore di velocità**

Se non si pongono all'ingresso dell'attraversamento opportune differenziazioni tattili della pavimentazione, una persona cieca, non percependo variazioni di livello né avvisatori tattili, corre il rischio di trovarsi, senza accorgersene, nel mezzo della sede stradale, con particolare pericolo per la sua incolumità.

In tutti i casi, comunque, va sempre prevista, in prossimità di attraversamenti pedonali, una differenziazione tattile delle pavimentazioni ed una guida tattile indicante la mezzera dell'attraversamento pedonale ad uso delle persone cieche, specie negli attraversamenti non ortogonali. (Vedi anche: D.P.R. 236/89 artt. 4.2.1, 8.2.1; D.P.R. 503/96 artt. da 4 a 7 e 17).

## **2. *PERCORSI PEDONALI ANGUSTI E/O INTRALCIATI DA OSTACOLI***

Spesso i percorsi pedonali risultano particolarmente difficoltosi per le persone disabili – specie se su sedia a rotelle – a causa della loro ampiezza ridotta e, spesso, anche da intralci quali pali elettrici, pali per la segnaletica, armadi contenenti centraline di vario tipo, fioriere o altri oggetti posti sul percorso dai negozianti, cestini porta rifiuti, etc. . Inoltre, talvolta, le pavimentazioni sono impervie, con risalti e connessioni ben oltre i limiti sopportabili, nelle quali si annidano semi di varia vegetazione di arbusti che costringono a dover scendere sulla sede stradale.

- a. **Marciapiedi:** nelle nuove urbanizzazioni la larghezza dei marciapiedi ritenuta idonea è di 1,5 m. Tale larghezza consente la percorrenza di due persone su sedia a rotelle, in direzione opposta.
- b. **Ostacoli:** la luce netta del percorso deve essere sgombra da qualsiasi ostacolo, fino all'altezza minima di 2,10 m.
- c. **Pavimentazioni dei percorsi pedonali:** queste devono essere costituite da elementi piani con risalti non superiori a 0,2 cm, posati con larghezza dei giunti non superiore a 0,5 cm. Le eventuali griglie di aerazione devono essere complanari al marciapiede, con maglie poste ortogonalmente al senso di marcia e inattraversabili da una sfera di diametro di 2 cm. Da evitare assolutamente il ghiaio.

(Vedi anche: D.P.R. 236/89 artt. 4.2.2, 8.2.1 e 8.2.2; D.P.R. 503/96 art. 5).

## **3. *ASSENZA DI PARCHEGGI RISERVATI IN PROSSIMITÀ DI FUNZIONI IMPORTANTI***

Nelle vicinanze di edifici che contengono funzioni pubbliche, o anche privati ma con funzioni alle quali può accedere il pubblico, devono essere previsti parcheggi riservati, per evitare lunghi percorsi disagiati alle persone con impedite o ridotte capacità motorie. Da questi parcheggi, poi, deve essere possibile giungere all'ingresso di tali edifici mediante percorsi pedonali continui.

- a. **Parcheggi:** questi devono essere previsti nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50 e devono essere raccordati al percorso pedonale. Il parcheggio riservato deve avere una larghezza tale da consentire la discesa/salita laterale dal/sul veicolo in condizioni di assoluto comfort. Poiché, oggi, molti disabili autonomi fanno uso di furgoni adattati alla guida, dotati di pedana laterale estraibile di lunghezza pari ad 1,2 m, specie nelle aree di nuova urbanizzazione, sono da prevedere parcheggi per disabili di larghezza pari a 4,5 m; in ogni caso, la larghezza non può essere inferiore a 3,20 m (vedi D.P.R. 236/89 artt. 4.2.3, 8.2.3; D.P.R. 503/96 art. 10).
- b. **Percorsi esterni:** questi percorsi, sia che siano di pertinenza di edifici pubblici che privati, sono da prevedere, nelle nuove urbanizzazioni, di larghezza pari a 1,5 m (come del resto i marciapiedi); in ogni caso non possono essere di larghezza inferiore a 90 cm (D.P.R. 236/89 artt. 4.2.1, 8.2.1; D.P.R. 503/96 artt. da 13, 14 e 16; vedi anche All. 5 e 6).

#### **4. SCALINI DI ACCESSO A PUBBLICI ESERCIZI LUNGO LA SEDE STRADALE O LUNGO IL MARCIAPIEDE**

Spesso gli esercizi commerciali o di pubblica utilità lungo strada, o lungo marciapiede, risultano inaccessibili perché rialzati, rispetto alla sede stradale o al marciapiede, di uno o più scalini, sebbene rientrino nella casistica dei locali privati/pubblici aperti al pubblico e quindi, soggiacendo alle suddette norme, dovrebbero essere quantomeno visitabili.

- a. Luoghi aperti al pubblico, lungo strada o marciapiede:** deve essere garantita la visitabilità di tali unità immobiliari, ovvero, per quanto riguarda il solo spazio esterno, deve esservi un percorso continuo che conduca fino all'ingresso a raso. (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.5, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13).
- b. Attrezzature per il ristoro:** idem (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.2, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13).

#### **5. ARREDO URBANO CHE NON TIENE CONTO DELL'UTENZA ALLARGATA (ANCHE GLI ANZIANI)**

Un esempio di ciò sono le panchine poste nei giardini, nelle aree di sosta, etc. Un requisito essenziale di questi elementi di arredo urbano dovrebbe essere la presenza di almeno un bracciolo (meglio se due) su uno dei due lati, per agevolare il ritorno alla stazione eretta di persone con difficoltà di movimento (prevalentemente anziani). Nella quasi totalità dei casi, tale requisito non viene preso in considerazione.

## **ANALISI DEL TERRITORIO COMUNALE E DEI CENTRI URBANI**

### **1. PREMESSA**

Il territorio comunale di Radda in Chianti è caratterizzato dalla presenza di piccoli nuclei abitativi che, sebbene costituiscano elementi cardine del sistema insediativo comunale per la loro rilevanza storico architettonica, non sono dotati di spazi pubblici o attrezzature di interesse comune tali da necessitarne un rilievo sistematico e puntuale ai fini del censimento delle barriere architettoniche. Il Piano prevede peraltro l'incremento di dotazione di spazi pubblici per la sosta nelle zone (territorio urbanizzato e/o nuclei) di Selvose, Palagio, Volpaia e Badiaccia a Montemuro, come meglio descritto al paragrafo successivo. Il capoluogo rappresenta pertanto l'unico centro in cui sono condensati tutti i principali servizi al cittadino, le attrezzature di interesse comune quali le scuole o gli uffici comunali, e gli spazi di verde pubblico attrezzato e per lo sport.

### **2. CENTRO ABITATO DI RADDA IN CHIANTI**

Il censimento delle barriere architettoniche del centro abitato di Radda in Chianti ha interessato le principali viabilità, gli spazi pubblici, i marciapiedi, le piazze e i resedi di pertinenza degli edifici pubblici. I fenomeni maggiormente ricorrenti sono:

- 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;
- cattivo stato di manutenzione di marciapiedi e/ percorsi;
- marciapiedi di larghezza insufficiente;
- pendenze difformi;
- scivoli per attraversamenti pedonali assenti;
- percorsi interrotti;
- cattiva visibilità degli attraversamenti pedonali;
- attraversamenti pedonali non accessibili per deficit visivi.

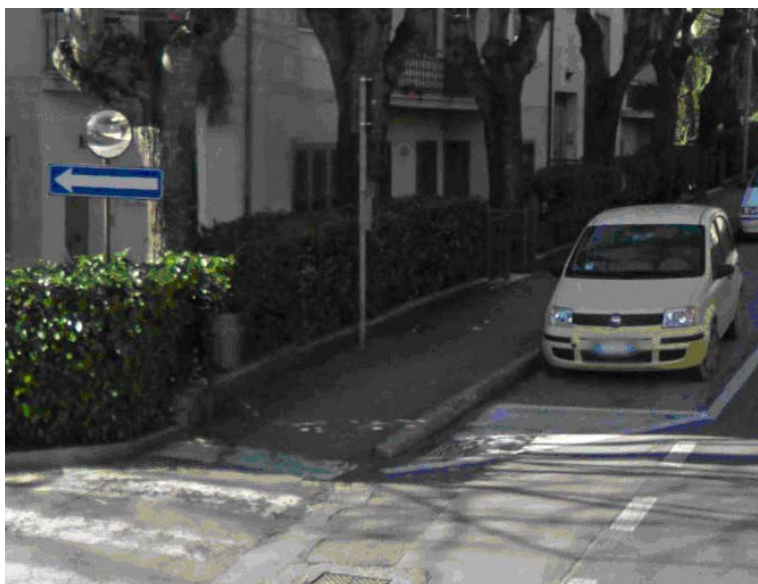
In tale ambito si rendono di norma possibili interventi volti quanto meno al miglioramento delle condizioni di accessibilità esistenti, compatibilmente con i vincoli economici e tecnici derivanti dalla conformazione dell'edificato circostante.

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.



## 2.1 Viale Il Febbraio

Il marciapiede, presente solo da un lato della carreggiata, si presenta di modesta larghezza anche dove la carreggiata presenta dimensioni più rilevanti e con caratteristiche tali, pendenza trasversale, eterogeneità della pavimentazione, presenza pali della pubblica illuminazione od altri manufatti in elevazione, da lasciare presagire una importanza marginale loro attribuita in confronto altre opere di urbanizzazione. A tali considerazioni si aggiunge anche la mancata continuità del percorso pedonale dovuta a vincoli altimetrici, al fatto che sovente non risultano tra loro collegati, o alle interruzioni in corrispondenza di accessi privati. Ne consegue una ben modesta usufruibilità da parte di tutti i pedoni, ma ovviamente una situazione ancor più problematica da parte di coloro che hanno problemi di deambulazione.



*Fotografia 1 - In presenza dell'incrocio pedonale è assente una differenziazione tattile delle pavimentazioni ed una guida tattile indicante la mezzzeria dell'attraversamento pedonale ad uso delle persone cieche.*



*Fotografia 2 - In alcuni tratti il marciapiede risulta assente da entrambe le parti della carreggiata.*



*Fotografia 3 - La Caserma dei carabinieri si trova dal lato della carreggiata privo di marciapiede.*

Si segnala pertanto che per i luoghi aperti al pubblico, lungo strada o marciapiede deve essere garantita la visitabilità di tali unità immobiliari, ovvero, per quanto riguarda il solo spazio esterno, deve esservi un percorso continuo che conduca fino all'ingresso a raso. (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.5, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13). E' inoltre assente in presenza dell'attraversamento pedonale una differenziazione tattile delle pavimentazioni ed una guida tattile indicante la mezzera dell'attraversamento pedonale ad uso delle persone cieche.



*Fotografia 4 - La Farmacia comunale si trova su un livello più alto rispetto al piano di calpestio del marciapiede del viale.*

Sebbene sia presente un'ideale rampa di accesso per carrozzine la stessa è raggiungibile solo attraverso il superamento di uno scalino non raccordato. Sarebbe necessario realizzare un raccordo a raso con pendenza del 10% e comunque non superiore al 15%. È tollerabile – ma possibilmente evitabile – un salto di quota rigorosamente non superiore a 2,5 cm . Comunque, fra marciapiede e sede stradale non devono esserci più di 15 cm.



*Fotografia 5 - Il Cinema, come la Farmacia, si trova su un livello più alto rispetto al piano di calpestio del marciapiede del viale. Il dislivello viene risolto attraverso quattro scalini, privi di servoscala.*

Si segnala pertanto che per i luoghi aperti al pubblico e per le attrezzature per il ristoro, lungo strada o marciapiede deve essere garantita la visitabilità, ovvero, per quanto riguarda il solo spazio esterno, deve esservi un percorso continuo che conduca fino all'ingresso a raso. (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.2, 5.5, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13).

## **2.2 Via XX Settembre**

Il marciapiede, presente solo da un lato della carreggiata, si presenta abbastanza ampio sebbene il selciato sia spesso sconnesso a causa della presenza delle radici delle alberature presenti venute in parte in superficie.

Da via XX Settembre si ha l'accesso ad un parcheggio pubblico che si trova ad un livello inferiore raggiungibile attraverso due rampe di scale dotate di servoscala.



*Fotografia 6 - In corrispondenza del doppio attraversamento pedonale si riscontra da una parte la presenza di due scalini che rendono inaccessibile l'ingresso alle carrozzine e dall'altro, sebbene sia presente solo un piccolo scalino, è comunque assente una differenziazione tattile delle pavimentazioni ed una guida tattile indicante la mezzera dell'attraversamento pedonale ad uso delle persone cieche*





Fotografia 7 - In corrispondenza del secondo attraversamento pedonale si riscontra da una parte un piccolo scalino e dall'altra invece si ha una soluzione di continuità del piano di calpestio. La pavimentazione risulta comunque parzialmente sconnessa lungo tutto il marciapiede a causa della presenza delle radici degli alberi leggermente affioranti. Sono comunque assenti le differenziazioni tattili delle pavimentazioni all'attraversamento pedonale ad uso delle persone cieche.



Fotografia 8 - Dall'attraversamento di cui sopra si ha inoltre accesso al parcheggio sotto stante attraverso due rampe di scale dotate di servoscala, come indicato anche nella segnaletica stradale di riferimento





*Fotografie 9 e 10 - Una visione d'insieme di via XX Settembre mostra chiaramente come il marciapiede si trovi esclusivamente dalla parte di carreggiata precedentemente analizzata.*

Si segnala pertanto che per i luoghi aperti al pubblico lungo strada o marciapiede: deve essere garantita la visitabilità di tali unità immobiliari, ovvero, per quanto riguarda il solo spazio esterno, deve esservi un percorso continuo che conduca fino all'ingresso a raso. (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.5, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13).



*Fotografia 11 - Lungo via XX settembre è presente anche la fermata della linea di servizio del trasporto pubblico, dotata di apposita pensilina. Il percorso pedonale pertanto risulta particolarmente difficoltoso per le persone disabili – specie se su sedia a rotelle – a causa dell'ampiezza ridotta e della pavimentazione con risalti e sconnessioni.*

### 2.3 Piazza IV Novembre

La Piazza IV Novembre, se da un lato rappresenta l'ingresso pedonale al centro storico, dall'altro è utilizzata come area di parcheggio o di manovra e spesso ospita venditori ambulanti che restringono pertanto l'accessibilità alla stessa. La pavimentazione risulta in parte irregolare e comunque con una leggera pendenza verso Viale II Febbraio.



*Fotografia 12 - L'accesso dal viale II Febbraio è caratterizzato da un attraversamento pedonale a raso privo delle differenziazioni tattili delle pavimentazioni dell'attraversamento pedonale ad uso delle persone cieche. L'attraversamento risulta inoltre in lieve pendenza e pertanto può risultare inaccessibile per una persona su carrozzina.*



*Fotografia 13 - Analoga considerazione può essere fatta per quanto riguarda l'accesso da via XX Settembre, dove l'attraversamento è ulteriormente intralciato dalla presenza dalla fioriere.*



Anche in questo caso l'attraversamento risulta inoltre in lieve pendenza e pertanto può risultare inaccessibile per una persona su carrozzina.



*Fotografia 14 - La piazza si trova su un unico livello e la pavimentazione è ad asfalto, pertanto risulta omogenea. Se infatti da un lato la piazza rappresenta l'ingresso pedonale al centro storico, dall'altro è utilizzata come area di parcheggio o di manovra.*



*Fotografia 15 - Sono assenti marciapiedi su tutti i lati della piazza e l'accesso al piccolo giardino pubblico è comunque caratterizzato dalla presenza di uno scalino lungo tutto il suo perimetro.*

## 2.4 Piazza Dante

Piazza Dante presenta le stesse problematiche riscontrate per Piazza IV novembre, sia per tipologia di utilizzo della piazza stessa sia per il piano di calpestio non regolare. Inoltre anche l'accesso al centro storico è caratterizzato da un piccolo dislivello altimetrico privo di apposita segnalazione.



*Fotografia 16 - L'accesso all'area pedonale è caratterizzato dal cambio di pavimentazione e dalla presenza di un piccolo scalino che introduce al camminamento pedonale con una lieve pendenza ma privo di aree piane di raccordo*

## 2.5 Viale Matteotti

Il marciapiede, presente solo da un lato della carreggiata, si presenta abbastanza ampio sebbene il selciato sia spesso sconnesso a causa della presenza delle radici delle alberature presenti venute in parte in superficie e comunque caratterizzato da ghiaino.



*Fotografia 17 - Lungo viale Matteotti sono presenti anche posti auto e un posto riservato a portatori di handicap.*

L'accesso al marciapiede però è particolarmente difficoltoso per le persone disabili – specie se su sedia a rotelle – a causa dei numerosi intralci quali pali per la segnaletica, cabine contenenti impianti di vario genere, cestini porta rifiuti, cabina telefonica. Inoltre la pavimentazione del marciapiede risulta impervia, con risalti e sconnessioni.





*Fotografie 18 e 19 - La pavimentazione risulta parzialmente sconnessa lungo tutto il marciapiede a causa della presenza delle radici degli alberi leggermente affioranti e della vegetazione cresciuta nelle parti sconnesse del selciato.*



*Fotografia 20 - Dal lato della carreggiata opposto a quello col marciapiede si trovano posti auto lungo strada e una scalinata a due rampe che conduce alla parte alta del centro storico, priva di servo scala e quindi non accessibile ai portatori di handicap su carrozzina.*

## 2.6 Via Roma

Via Roma è ad uso esclusivamente pedonale e non presenta marciapiedi, il tracciato risulta pertanto omogeneo anche se il selciato è in parte sconnesso. La viabilità presenta inoltre una pendenza abbastanza accentuata e non si rilevano aree di sosta in piano.



*Fotografia 21 - Non viene considerato accessibile il superamento di un dislivello ottenuto esclusivamente mediante viabilità con pendenza continua e in assenza di piani di raccordo.*

In ogni caso i percorsi continui di raccordo fra due piani devono avere pendenze longitudinali non superiori al 5% e trasversali non superiori all'1% (D.P.R. 236/89 art. 8.2.1 e D.P.R. 503/96 art. 16). In casi eccezionali, ma per brevi tratti, si possono raggiungere pendenze che non superino l'8%.



*Fotografia 22 - Lungo via Roma si trovano la maggior parte dei negozi e delle attrezzature per il ristoro: la pavimentazione omogenea permette un facile accesso agli stessi ad eccezione dei casi in cui si ha la presenza di uno scalino all'ingresso. Si segnala pertanto che per i luoghi aperti al pubblico e per le attrezzature per il ristoro, lungo strada o marciapiede deve essere garantita la visitabilità, ovvero, per quanto riguarda il solo spazio esterno, deve esservi un percorso continuo che conduca fino all'ingresso a raso. (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.2, 5.5, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13).*

### **2.7 Piazza Ferrucci**

Piazza Ferrucci si presenta come un ampliamento di via Roma e presenta pertanto le stesse caratteristiche e problematiche. In piazza Ferrucci ha sede il Palazzo Comunale il cui accesso è caratterizzato da un dislivello risolto con tre gradini ed è assente il servoscala. Stessa problematica, ma con maggior rilevanza visto il maggior numero di scalini, si ha per quanto riguarda l'accesso alla chiesa di San Niccolò.



*Fotografia 23 - L'accesso al Palazzo Comunale è caratterizzato da un dislivello risolto con tre gradini ed è assente il servoscala.*



Si segnala pertanto che per i luoghi aperti al pubblico lungo strada o marciapiede deve essere garantita la visitabilità, ovvero, per quanto riguarda il solo spazio esterno, deve esservi un percorso continuo che conduca fino all'ingresso a raso. (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.2, 5.5, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13).



*Fotografia 24 - L'accesso alla chiesa di San Niccolò, antistante il Palazzo comunale, è caratterizzato da un dislivello risolto con una rampa di scale ed è assente il servoscala.*

Si segnala pertanto che per i luoghi aperti al pubblico lungo strada o marciapiede deve essere garantita la visitabilità, ovvero, per quanto riguarda il solo spazio esterno, deve esservi un percorso continuo che conduca fino all'ingresso a raso. (vedi D.P.R. 236/89 artt. 3, 5.2, 5.5, 5.6 e 5.7; D.P.R. 503/96 art. 13).

## **2.8 Via dietro le mura**

Via dietro le mura presenta le stesse caratteristiche e problematiche riscontrate per via Roma: la strada infatti è ad uso esclusivamente pedonale e non presenta marciapiedi, il tracciato risulta pertanto omogeneo anche se il selciato è in parte sconnesso. La viabilità presenta inoltre una pendenza abbastanza accentuata e non si rilevano aree di sosta in piano.



*Fotografia 25*

## **3. PIANO DI RECUPERO DEL CENTRO STORICO**

Il centro di Radda è interessato da un piano di recupero esteso ai seguenti ambiti: Via del Cimitero di Radda e aree pertinenziali limitrofe, piazza IV Novembre, Viale Giacomo Matteotti, Piazza Dante, via XX Settembre nella parte che lambisce il centro storico e il camminamento in parte sotterraneo che la collega con l'area retrostante la principale chiesa del capoluogo, le aree a parcheggio sottostanti la via XX Settembre verso sud a cui si accede (carrabile) dalla circonvallazione Santa Maria e da cui con una scalinata si collega al camminamento ed alla viabilità sopra menzionate. La previsione urbanistica persegue un obiettivo prioritario di interesse generale, finalizzato alla realizzazione di un intervento di recupero e di riqualificazione dello spazio pubblico adiacente alle mura del centro storico del capoluogo.

## **4. CIRCONVALLAZIONE DI SANTA MARIA E SCUOLA PUBBLICA**

La circonvallazione di Santa Maria conduce ad un'area destinata a verde pubblico, in adiacenza al comparto su cui insiste il complesso scolastico esistente del Comune di Radda in Chianti. Per tale area persegue un obiettivo di interesse generale, finalizzato al conseguimento di un'area verde commisurata ai bisogni del comparto scolastico. Inoltre il Piano Operativo prevede un'area di interesse pubblico per attrezzature/Istruzione/servizi con un'ampia area a verde che dovrà essere fruibile.

## **5. CENTRO ABITATO DI SELVOLE**

Il centro abitato (territorio urbanizzato) è accessibile da un'unica strada di ingresso che conduce ad una piccola piazzetta antistante alcune case e costituente a sua volta il sagrato della chiesa. La strada, di mezza costa, verso valle è delimitata da un guardrail posto sul muro di contenimento che appoggia su un terreno olivato che corre parallelo alla viabilità su un terrazzo naturale profondo almeno una ventina di metri; verso monte il sedime stradale affianca le prime abitazioni del nucleo abitato.

La piccola frazione attualmente non è dotata di alcuna zona a parcheggio né di spazi comuni quali giardini pubblici od altro. Il Piano Operativo prevede per il piccolo nucleo abitato la realizzazione di un intervento di riqualificazione del centro storico con la progettazione di un parcheggio di dimensioni utili a liberare dagli autoveicoli lo spazio pubblico della frazione e la dotazione di un'area da destinare a verde attrezzato.

## **6. CENTRO ABITATO DI PALAGIO**

Il centro abitato (nucleo storico) è accessibile da un'unica strada di ingresso conduce ad uno slargo antistante alcune case. L'ingresso alla frazione è difficoltoso dato il restringimento della carreggiata tra una piccola cappella ed un muro di contenimento, inoltre gli spazi di manovra o la possibilità di parcheggio sono quasi nulle data la ristrettezza degli spazi, per la qual cosa conviene lasciare la macchina sul bordo della strada principale portando comunque difficoltà allo svolgimento del traffico veicolare data l'impervietà e la larghezza della medesima.

Palagio attualmente non è dotato di alcuna zona a parcheggio né di spazi comuni quali giardini pubblici od altro. Il Piano Operativo prevede per il piccolo nucleo abitato la realizzazione di un intervento di riqualificazione dell'ingresso nella frazione in vistoso stato di degrado e alla realizzazione di parcheggio sulla destra della strada di accesso all'abitato dove insistono due terrazzi naturali.

## **7. INDICAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

Per quanto riguarda il progetto di nuove opere dovranno essere 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 'storici' della città, è obiettivamente assai difficile intervenire se non in modo solamente migliorativo rispetto allo stato di fatto.

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.

In particolare, in corrispondenza di tutti i lavori di manutenzione straordinaria che di norma vengono effettuati, si auspica che l'esecuzione delle diverse tipologie di opere venga realizzata secondo i seguenti principi:

- 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 almetrici;
- 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 riveli 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 almetrica 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 almetrici 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.