

Regolamento Urbanistico

Comune di San Giovanni Valdarno

RU

approvato con DCC n° 73 del 15 dicembre 2005

IL SINDACO
Mauro Tarchi

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA
dott. Chiara Cheti

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE
arch. Marco Brandolisio
arch. Giovanni de Pozzo
arch. Massimo Scheurer
Studio di Architettura Aassociati - Milano

con arch. Luca Imberti

arch. Vito Disabato
Dirigente Settore Assetto del Territorio

ing. Carlo Ernes Tonelli
Dirigente Settore LL PP

arch. Angelica Guida
Servizio Urbanistica

UFFICIO DI PIANO
arch. Eleonora Cappelletti
arch. Lucia Raveggi

collaboratori
Francesco Cappagli
Fabio Magni

CONSULENZE
indagini geologiche
dott. geol. Michele Sani, Terra&Opere
studi idrologici - idraulici
ing. Remo Chiarni

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
arch. Vito Disabato

GARANTE DELLA COMUNICAZIONE
arch. Angelica Guida

allegato **E**

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

Premessa.....	1
I servizi urbani.....	1
La mobilità urbana	2
Il censimento delle barriere architettoniche	3
Schede censimento	5

Premessa

Il disabile con limitata capacità motoria esprime bisogni del tutto simili a quelli degli altri cittadini.

Perciò, per essere soddisfatti, tali bisogni richiedono gli stessi servizi che fanno parte del comune concetto di "qualità della vita". Solo la presenza di quelle che vengono comunemente denominate "barriere architettoniche" limita la fruizione di queste strutture, servizi o attività indispensabili ad una autonoma vita di relazione. Esse si configurano essenzialmente come gradini, pendenze eccessive, porte strette, pavimentazioni sdruciolevoli o sconnesse. Limitati interventi sull'esistente rappresentano non solo una necessaria attenzione alle esigenze dell'utente disabile, ma anche una azione di prevenzione di possibili infortuni ed un maggior livello di servizio a tutti i fruitori di quelle strutture.

Oltre a ciò vi è da considerare come l'abbattimento delle barriere architettoniche nei diversi settori della vita civile sia previsto da una vasta ed ormai consolidata legislazione, fatto, questo, che si traduce direttamente in una serie di obblighi ed adempimenti per le Pubbliche Amministrazioni e per gli altri attori sociali.

In particolare, l'articolo 32 della legge 41/1986 prevede l'obbligo della redazione di piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici, indicando anche possibili finanziamenti per la loro redazione. Anche la legge regionale prevede che nella formazione degli strumenti urbanistici deve essere prevista la possibilità per le persone disabili di accedere e fruire degli spazi urbani edificati e non edificati. L'esigenza sottesa a queste disposizioni di legge è quella di affrontare il problema delle barriere architettoniche in modo complessivo e globale, ben consci che un singolo intervento localizzato (seppur necessario) non risolve da solo i limiti di accessibilità.

I servizi urbani

Per servizi urbani qui si intendono tutte quelle attività che, oltre all'abitare, qualificano la vita sociale e di relazione. È proprio in questo campo che le barriere architettoniche creano i maggiori disagi alla qualità della vita del disabile.

Eppure le disposizioni legislative in questo campo sono particolarmente semplici ed inequivocabili, facendo discendere tutta una serie di obbligazioni alle autorità competenti alla gestione del servizio.

Partendo dalla scuola, l'articolo 28 della legge 118/1971 pone l'obbligo di rendere accessibile l'edificio scolastico, in modo da poter così garantire la frequenza scolastica.

Tale principio viene ribadito anche dall'articolo 18 del DPR 384/1978 che esplicitamente impone di rendere accessibili gli edifici delle istituzioni prescolastiche, scolastiche, comprese le università e le altre istituzioni di interesse sociale nella scuola, attraverso l'adeguamento delle strutture interne ed esterne a degli standards indicati dal D.P.R. stesso.

Per quanto riguarda le attrezzature sportive, l'articolo 23 della legge 104/1992 dispone che Regioni, Comuni e CONI realizzino l'eliminazione delle barriere architettoniche che limitano la fruibilità delle strutture negli impianti di loro competenza.

Anche gli edifici di culto devono essere visitabili e prevedere una zona riservata facilmente accessibile per assistere alle funzioni religiose (art. 3 D.M.LL.PP. 236/1989).

Le sale ed i luoghi per riunioni e spettacoli, oltre a dover essere accessibili, devono prevedere la riserva di un posto ogni 400 (o frazione) per disabili con difficoltà motorie (art. 26 D.P.R. 384/1978).

Tali disposizioni vengono ampliate dagli articoli 3 e 5 del D.M. LLPP 236/1989, che prevede che le unità immobiliari sedi di riunioni o spettacoli, circoli privati, ristorazioni debbano essere visitabili, ovverosia prevedere una zona riservata, un servizio igienico opportunamente attrezzato ed i servizi comuni accessibili.

I posti riservati salgono a due ogni 400 (o frazione) per le persone a ridotta capacità motoria e altrettanti per persone su sedia a ruote.

Più in generale, la legislazione vigente afferma che tutti i locali destinati ad attività collettive (ed in particolare i luoghi pubblici) devono essere accessibili.

Tale legislazione si applica nel modo seguente:

- gli edifici (pubblici e privati) di nuova costruzione devono essere realizzati in conformità agli standards previsti;
- gli edifici (pubblici e privati) in ristrutturazione devono anch'essi rispettare gli standards normativi;
- gli edifici pubblici esistenti, anche se non ristrutturati, dovranno essere oggetto delle possibili e conformi varianti.

La mobilità urbana

La mobilità del disabile all'interno della città rappresenta uno dei problemi più spinosi, non solo perché ciò limita la diffusa fruibilità dei servizi, ma anche in quanto ciò significa di fatto un suo confinamento all'interno delle pareti domestiche.

Gli ostacoli sono gradini, cordonate, elementi di arredo urbano, cattiva manutenzione, spazi inadeguati che rendono impossibile o pericolosa la mobilità, oltre a rappresentare un rischio per l'utente normodotato.

Tale diffusa situazione è stata generalmente causata da una disattenzione nei confronti della legislazione vigente nel momento in cui si è passati alla realizzazione di interventi di arredo e manutenzione urbana.

Il D.P.R. 384/1978 già prevedeva indicazioni tecniche sulle modalità di realizzazione dei nuovi percorsi pedonali e degli esistenti in caso di una loro ristrutturazione (anche se per estensione può essere tenuto in considerazione un conforme adattamento dell'esistente, ove questo non comporti "eccessive" trasformazioni).

I principali requisiti tecnici di tali percorsi possono essere così riassumibili (articolo 3): andamento il più semplice possibile; larghezza minima m. 1,50; dislivello tra percorso e piano del terreno compreso tra 2,5 e 15 cm; rampe di connessione con il percorso con pendenza inferiore al 15%; pendenza del percorso pedonale inferiore al 5%, elevabile fino all'8% se presenti ripiani orizzontali ogni m 10; pavimentazione antisdrucciolevole, caratterizzata da cigli di diverso materiale e colore per una immediata percezione visiva ed acustica (atta a favorire gli ipovedenti).

Non sono presenti indicazioni relative ad altri elementi di arredo o servizio urbano: ogni altro intervento viene lasciato, quindi, al buon senso del progettista e del committente.

Si dovrebbe porre estrema attenzione soprattutto nel posizionamento di punti luce, aiuole, vasche, dissuasori, cordonate, cassonetti in modo tale da evitare strozzature o limitazione alla visibilità.

Utile potrebbe essere il prevedere percorsi pedonali "agevolati", ovverosia assolutamente privi di barriere, attrezzati con adeguati ausili, colleganti i principali servizi ed opportunamente segnalati.

Parimenti valida potrebbe essere l'utilizzazione della possibilità offerta dall'articolo 41 del D.L. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada) di utilizzare negli attraversamenti pedonali semaforizzati opportuni segnalatori acustici per non vedenti.

Il censimento delle barriere architettoniche

Il primo passo quindi per passare dalla legislazione ai fatti è quello di prendere coscienza dei problemi realmente esistenti.

Il censimento delle barriere architettoniche nel comune di San Giovanni è stato effettuato nei primi mesi del 2004 seguendo un circuito che collegasse i luoghi significativi della città, quali scuole, attrezzature, giardini pubblici ed impianti sportivi. Tale analisi è riassunta nelle tavole schematiche allegate.

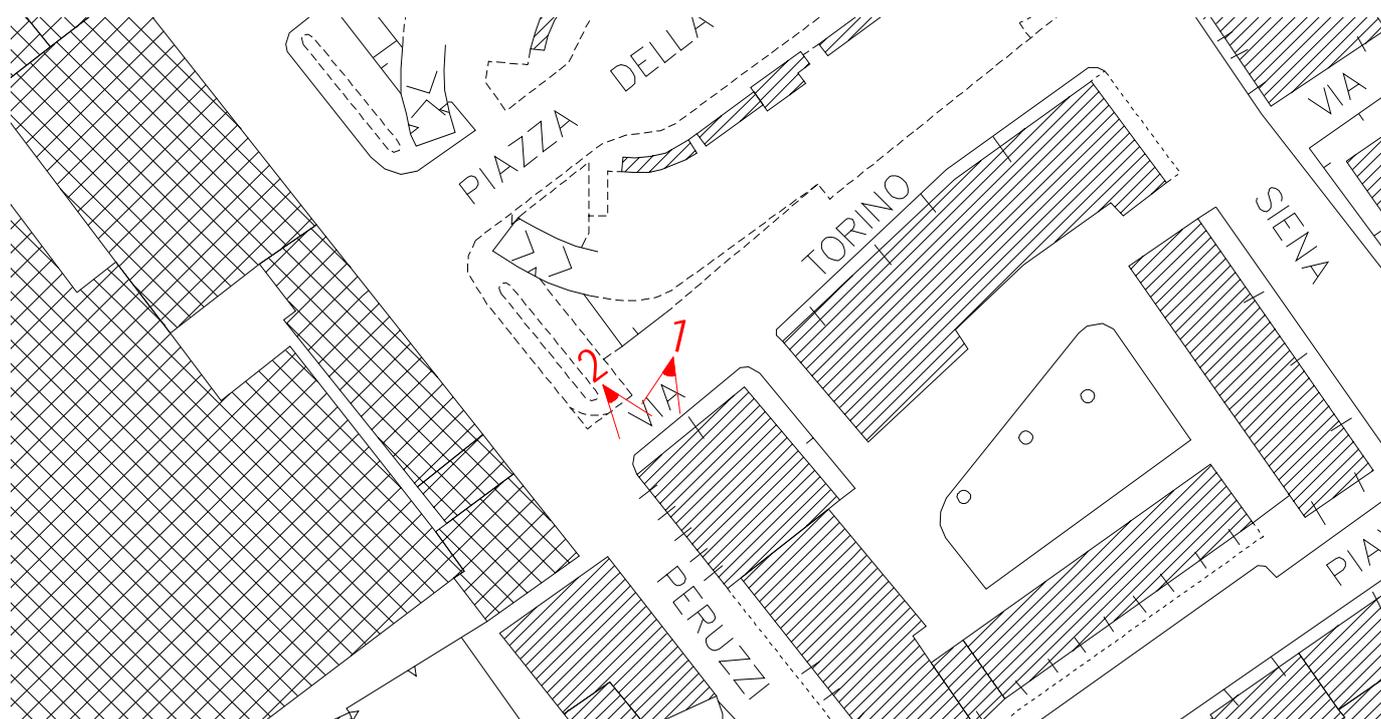
L'elemento qualificante di questa prima ricognizione consiste nell'essersi accompagnati ad una persona con ridotte capacità motorie che ha fatto sì che sviluppassimo una diversa visione del camminare in città.

Dai primi mesi del 2004 l'Amministrazione ha continuato il suo programma di abbattimento delle barriere architettoniche e quindi molti problemi segnalati sono già stati risolti.

Il programma resta comunque valido nell'aver individuato i percorsi preferenziali di collegamento fra i luoghi significativi. Tali percorsi dovranno diventare prioritari nelle proposte di riconfigurazione degli assi viari. Il programma è anche strumento di confronto per la ordinaria manutenzione degli spazi pubblici della città. Il Regolamento Edilizio potrà definire invece un abaco delle soluzioni corrette da adottare nelle ristrutturazioni viarie.

F1 censimento barriere architettoniche

via torino



Punti di vista delle foto

Un caso molto frequente nell'abitato di San Giovanni è quello di rampe, apparentemente a norma, che possono essere insidiose per i disabili. A ciò bisogna aggiungere le pavimentazioni in non buono stato di manutenzione.

Nell'esempio in foto la presenza di un tombino in prossimità della rampa provoca una contropendenza difficile da gestire.



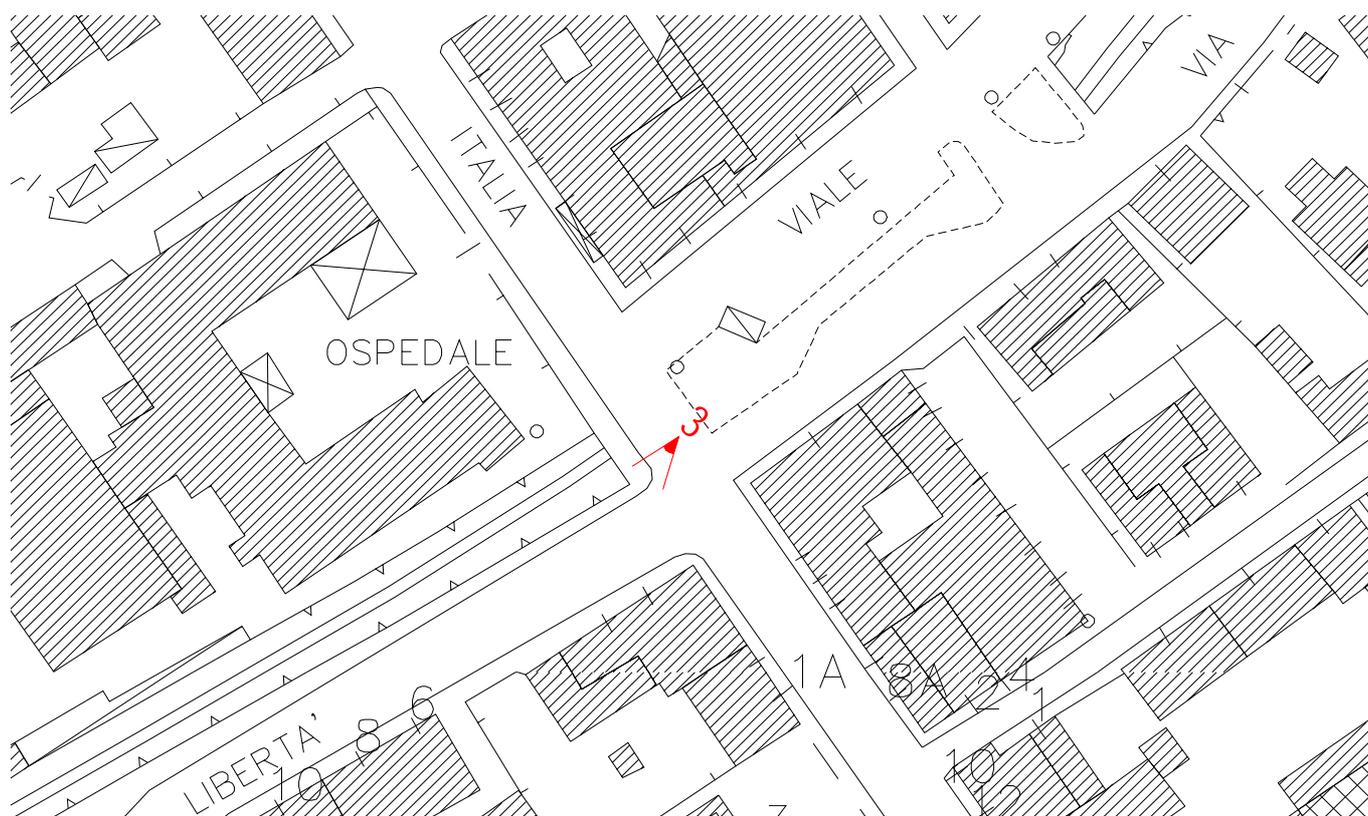
foto 1



foto 2

F2 censimento barriere architettoniche

via martiri della libertà



Punti di vista delle foto

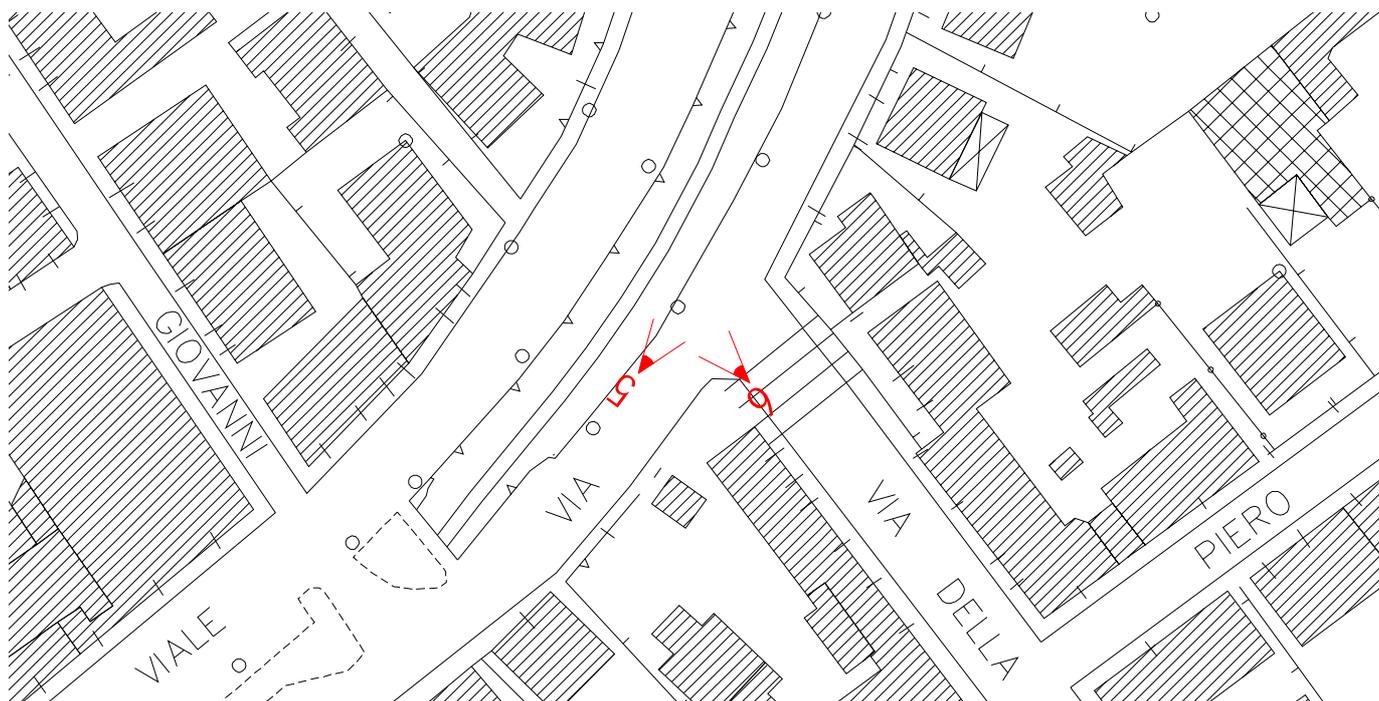
Sebbene la rampa garantisca un accesso adeguato al marciapiede, il tombino adiacente costituisce un intralcio all'incedere.



foto 3

F4 censimento barriere architettoniche

via vittorio veneto



Punti di vista delle foto

Problema ricorrente nella zona a sud - ovest del Centro Storico è il continuo interrompersi dei percorsi, per ostacoli di vario tipo. Ad esempio le strisce pedonali nella foto 5 sono poste in corrispondenza dell'accesso a via della Costituzione, ma non vi è la rampa per la discesa.

Una nota al margine per sottolineare che in prossimità dell'attraversamento (foto n.6) c'è un'interruzione nella siepe (che è l'unica protezione che separa dal borro adiacente). Ciò rappresenta una fonte di pericolo non solo per i disabili.



foto 5



foto 6

F5 censimento barriere architettoniche

corso italia



Punti di vista delle foto

Corso Italia è una zona pedonale assai frequentata ma presenta alcuni problemi per i disabili. La pavimentazione non è molto adatta alle carrozzine, e provoca delle vibrazioni che rendono molto faticoso l'incedere. La presenza di un gran numero di rampe non garantisce comunque un adeguato accesso ai marciapiedi e, conseguentemente, ai servizi presenti nell'area. La conformazione convessa della zona centrale crea infatti con le suddette rampe una contropendenza (foto n.7, 8) difficilmente superabile da un disabile. È da notare inoltre che molti esercizi commerciali presentano gradini anche di notevoli dimensioni (foto n.9, 10, 11, 12), e che anche quelli che hanno subito ristrutturazioni recenti non hanno provveduto all'abbattimento delle barriere (foto n.13, 14), o hanno realizzato rampe non a norma.



foto 7



foto 8

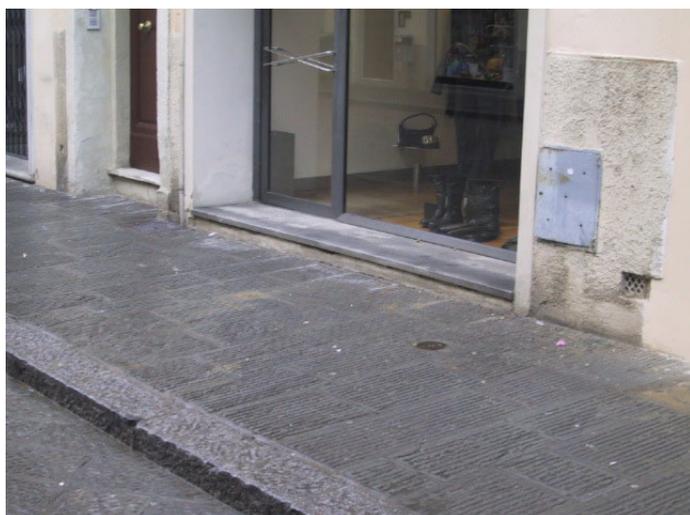


foto 9



foto 10



foto 11



foto 12



foto 13



foto 14

F6 censimento barriere architettoniche

la pira



Punti di vista delle foto

Un altro, purtroppo frequente, inconveniente per chi si muove in carrozzella è dovuto più al mal costume che a problemi strutturali. La foto 17 mostra la rampa di accesso al marciapiede di via C. Battisti bloccata da un veicolo in sosta.

Il problema della sosta delle auto in maniera impropria vanifica gli sforzi dell'Amministrazione in tema di abbattimento delle barriere architettoniche. Si veda ad esempio, nella foto n.18, il marciapiede di via Garibaldi, sul lato della scuola, reso non percorribile a causa delle automobili.

Lo stesso marciapiede dalla parte di via Rosai (foto n.19) presenta un gradino.

Via Rosai non è una zona esclusivamente pedonale, anche se a traffico limitato, quindi non può essere integrata in un eventuale percorso per disabili perché priva di protezioni.



foto 16



foto 17



foto 18



foto 19

F7 censimento barriere architettoniche

via peruzzi -peep



Punti di vista delle foto

La presente scheda documenta il collegamento tra la pista ciclabile di via Peruzzi e la area pedonale del PEEP centro.

Attualmente il percorso non è totalmente adatto ai disabili per una serie di problemi.

A volte tali problemi possono essere molto facilmente superati, come nel caso dei disassamenti tra le strisce pedonali e il passaggio (foto n.20) o gradini all'arrivo delle stesse strisce pedonali (foto n.21).

In altri casi tali problemi richiedono una progettazione più accurata per la creazione di un passaggio protetto a norma. All'interno dell'area PEEP pochi marciapiedi presentano le rampe di accesso (fot n. 22, 24), o la stretta sezione del marciapiede viene ulteriormente ridotta per l'errato posizionamento delle auto in sosta (foto n. 28).

Un altro problema ricorrente è costituito dal fondo stradale dissestato a causa delle radici degli alberi (foto n. 26, 27, 29).



foto 20



foto 21



foto 22



foto 23



foto 24



foto 25



foto 26



foto 27



foto 28



foto 29

F8 censimento barriere architettoniche

ipsia - itc



Punti di vista delle foto

La foto n.30 mostra un possibile collegamento (con evidenti problemi) dell'area presa in esame con la zona della scuola La Pira e quindi con Corso Italia e la stazione. Tale collegamento presenta però una eccessiva pendenza. Per quel che riguarda le aree degli istituti scolastici, l'entrata laterale dell'IPSIA (foto n.32) può essere raggiunta tramite il marciapiede, anche se il terreno è a tratti sconnesso e le rampe in prossimità degli attraversamenti non sono del tutto adeguate (foto n.31 e 33). Per quanto riguarda l'entrata principale, anche qui si riscontrano problemi derivanti dalla conformazione del terreno che rende il tratto di via Trieste in esame troppo ripido per i disabili. Il collegamento con il Lungarno Don Minzoni è dotato di un percorso a norma (foto n. 35), molto importante per permettere l'accesso ai servizi di trasporto pubblico, ma presenta un tratto troppo ripido in via Piave (foto n.34), mentre via Sansoni (foto n.36) non ha un attraversamento pedonale adeguato.

La stessa via Sansoni presenta vari problemi che non garantiscono l'accessibilità dell'istituto F. Severi. Il marciapiede è in pessime condizioni e in certi punti manca di manto di copertura, non ci sono rampe e strisce pedonali per garantire un attraversamento sicuro di via Trieste (foto n.37). Lo stesso istituto scolastico presenta una rampa di accesso non a norma.



foto 30



foto 31



foto 34



foto 32



foto 33



foto 35



foto 36



foto 37



foto 38

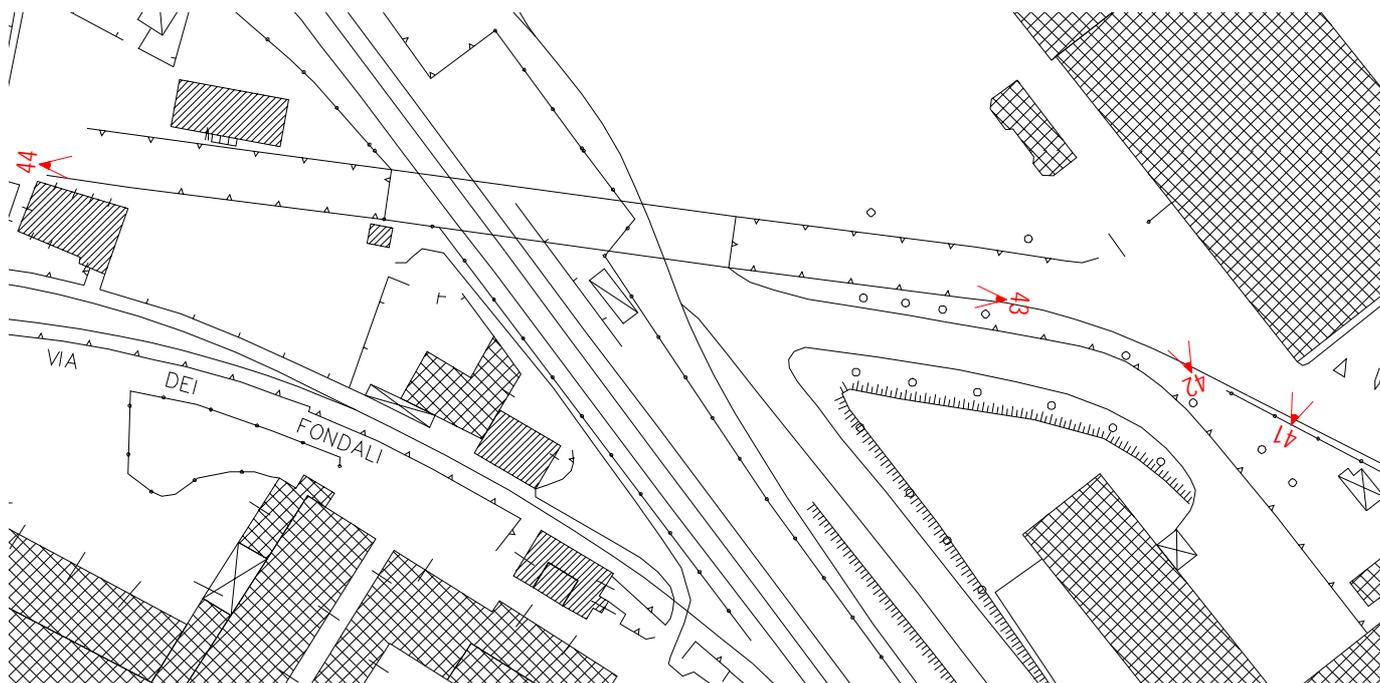


foto 39



foto 40

F9 censimento barriere architettoniche _____ ponte alle forche - sottopasso



Punti di vista delle foto

La foto n.41 mostra il possibile collegamento tra il quartiere del Ponte alle Forche con la zona dello stadio. Le altre foto mostrano gli evidenti problemi del sottopasso. Il percorso, che è il proseguimento della pista ciclabile di via Peruzzi, è privo di protezioni nel tratto iniziale ed è eccessivamente stretto. La presenza di un passaggio analogo sulla carreggiata opposta, non risolve il problema, sia per la mancanza di qualsiasi attraversamento, sia perché dall'altra parte del sottopasso è completamente assente un qualsiasi percorso a norma. A ciò va sommato il fatto che le rampe sono troppo ripide per i disabili.



foto 41



foto 42

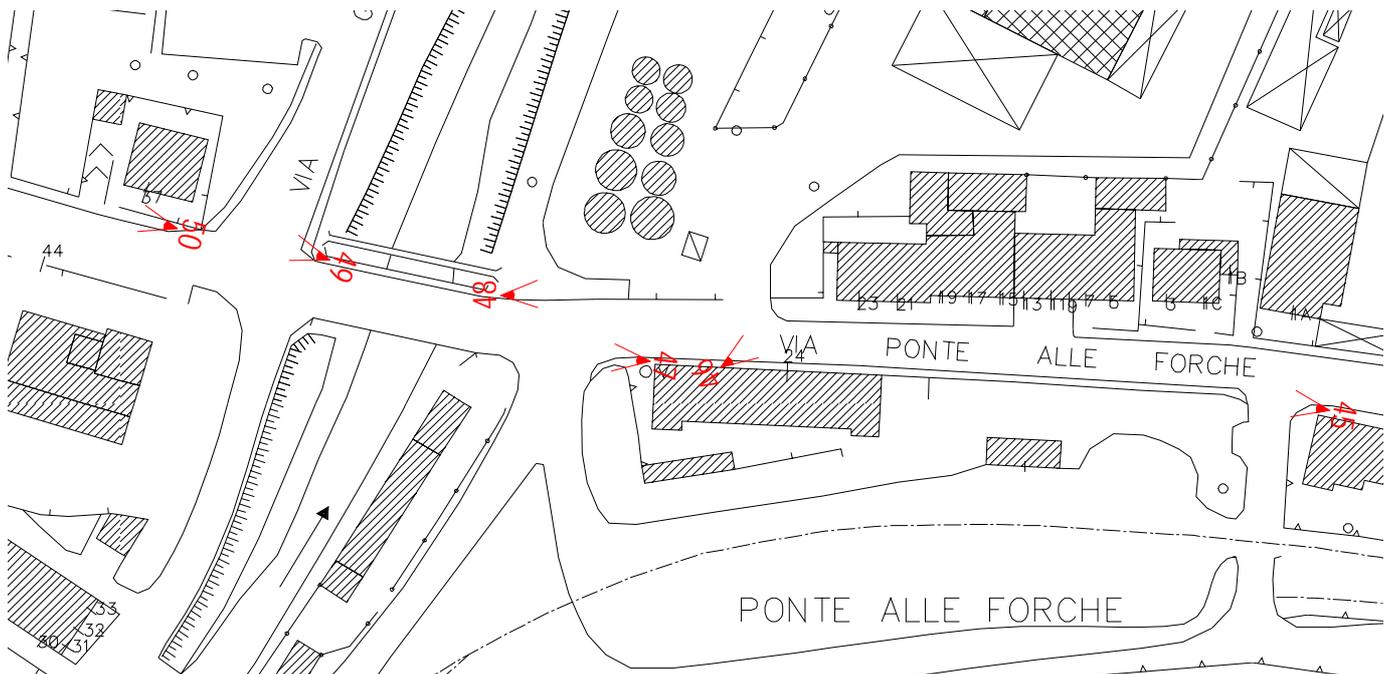


foto 43



foto 44

F10 censimento barriere architettoniche _____ ponte alle forche - borro vacchereccia



Punti di vista delle foto

La foto n.46 mostra il marciapiede sud di via Ponte alle Forche che si può considerare in qualche modo percorribile, mentre quello nord è del tutto inadeguato (ostacoli di vario genere, mancanza di marciapiedi ecc.). Anche il marciapiede sud però non permette un agevole transito in entrambi i sensi contemporaneamente, vista la limitata sezione. È da notare la mancanza di continuità del percorso, difatti sul ponte (foto n.47), il marciapiede è presente sul lato nord, mentre non vi è alcun passaggio protetto sul lato sud. A ciò si somma la notevole carenza di attraversamenti pedonali (foto n.48). La situazione non cambia dopo il ponte (foto n.49, 50). Infatti sul lato nord è presente il marciapiede, che comunque in certi punti è troppo stretto, dissestato, e presenta alcuni ostacoli, mentre sul lato sud è assente un passaggio adeguato



foto 45



foto 46



foto 47



foto 48



foto 49



foto 50

La presente scheda analizza la zona del quartiere Ponte alle Forche compreso tra la chiesa di Santa Teresa e le scuole Rodari.

La foto n.51 mostra come il marciapiede in questa zona abbia subito un corretto abbattimento delle barriere, anche se rimane il problema del collegamento con l'altro lato della strada (foto n.52) o comunque della continuità di un percorso che interessi anche la zona descritta nella scheda precedente F10. Per quanto riguarda la scuola materna, non esiste un percorso a norma che la renda accessibile da via Ponte alle forche come si può vedere dalle foto n.53, 54. Può essere utilizzato il marciapiede nella foto n.55, che però non ha una sezione adeguata e avrebbe bisogno di una maggiore visibilità. Questo stesso marciapiede è collegato alla fermata dei mezzi pubblici (foto n.56), e può far parte di un percorso che si svolga lungo via Ponte alle forche verso la chiesa, anche se, come documenta la stessa foto n.56, c'è un punto troppo stretto e il terreno è sconnesso. Inoltre nello stesso punto c'è un passo carrabile.

Le foto n.57, 58, 59 fanno riferimento alla possibilità di creare un percorso nella zona interna, che unisca la scuola alla chiesa. La zona verde adiacente alla scuola materna può essere attraversata solo con la "passerella" di foto n.57, che non è a norma e presenta un gradino, la via presa in esame, come documentato nella foto n.58, non ha un passaggio protetto adeguato, in quanto i marciapiedi sono stretti e con ostacoli di varia natura. La foto n.59 mostra l'attuale ingresso posteriore alla chiesa, che è chiaramente non adatto ai disabili.

Altrimenti si può pensare ad un percorso su via Ponte alle Forche (che può arrivare fino al Villaggio Minatori), in questo caso i problemi principali derivano dall'ingresso principale della chiesa, come documentato nelle foto n.62, 63.

Da notare che, nel caso di un percorso dalla chiesa al Villaggio Minatori, ci sarebbe da risolvere il problema del delle rotaie (foto n.64).



foto 51



foto 52



foto 53



foto 54



foto 55



foto 56

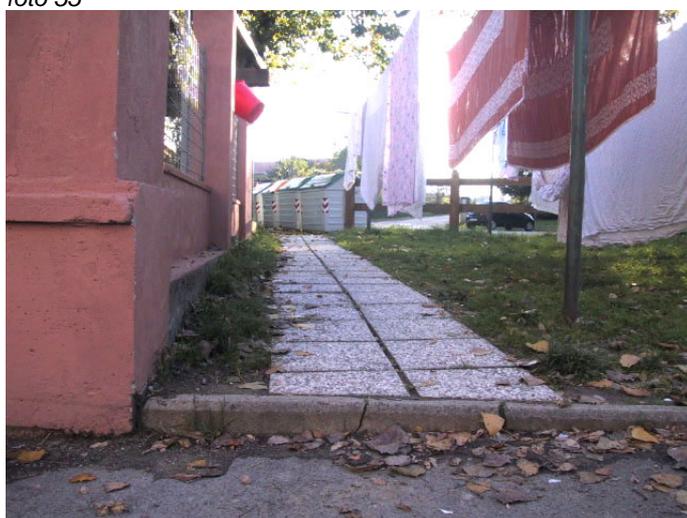


foto 57



foto 58



foto 59



foto 60



foto 61



foto 62



foto 63



foto 64

Via della Costituzione costituisce un importante collegamento del quartiere Bani alla zona del centro grazie alle rampe realizzate all'incrocio con via Vittorio Veneto, che essendo l'argine del Borro della Madonna ha una quota più alta rispetto alle altre strade.

Per questo motivo si evidenziano particolarmente i vari problemi della strada. Il primo fra questi problemi è la mancanza di rampe a norma in vari punti (foto n.67, 68), cosa che provoca una discontinuità del percorso che lo rende inutilizzabile, ma non secondario è anche lo stato del manto di copertura dei marciapiedi.

Il percorso dovrebbe comunque essere garantito almeno in uno dei due marciapiedi (foto n.70), cioè su quello che presenta meno ostacoli rispetto all'altro (foto n.69, 71).

Per quanto riguarda via XXV Aprile, attualmente interessata da lavori che riguardano i marciapiedi (foto n.75, 76, 77, 78), che quindi potranno, in seguito, considerarsi percorsi a norma, particolare attenzione dovrà essere posta agli attraversamenti in quanto attualmente mancano le strisce pedonali in molti punti. La foto n.79 fa riferimento all'ingresso della scuola media Marconi, dotata di ascensore, ma che proprio sull'ingresso presenta un percorso non adatto ai disabili. Via XXV Aprile rimane comunque "isolata" dalla zona del centro, in quanto non esistono collegamenti trasversali verso nord. Difatti via Calamandrei ha su un lato un marciapiede pieno di ostacoli, mentre il marciapiede sul lato opposto è troppo stretto.



foto 67



foto 68



foto 69



foto 70



foto 71



foto 72



foto 73



foto 74



foto 75



foto 76



foto 77

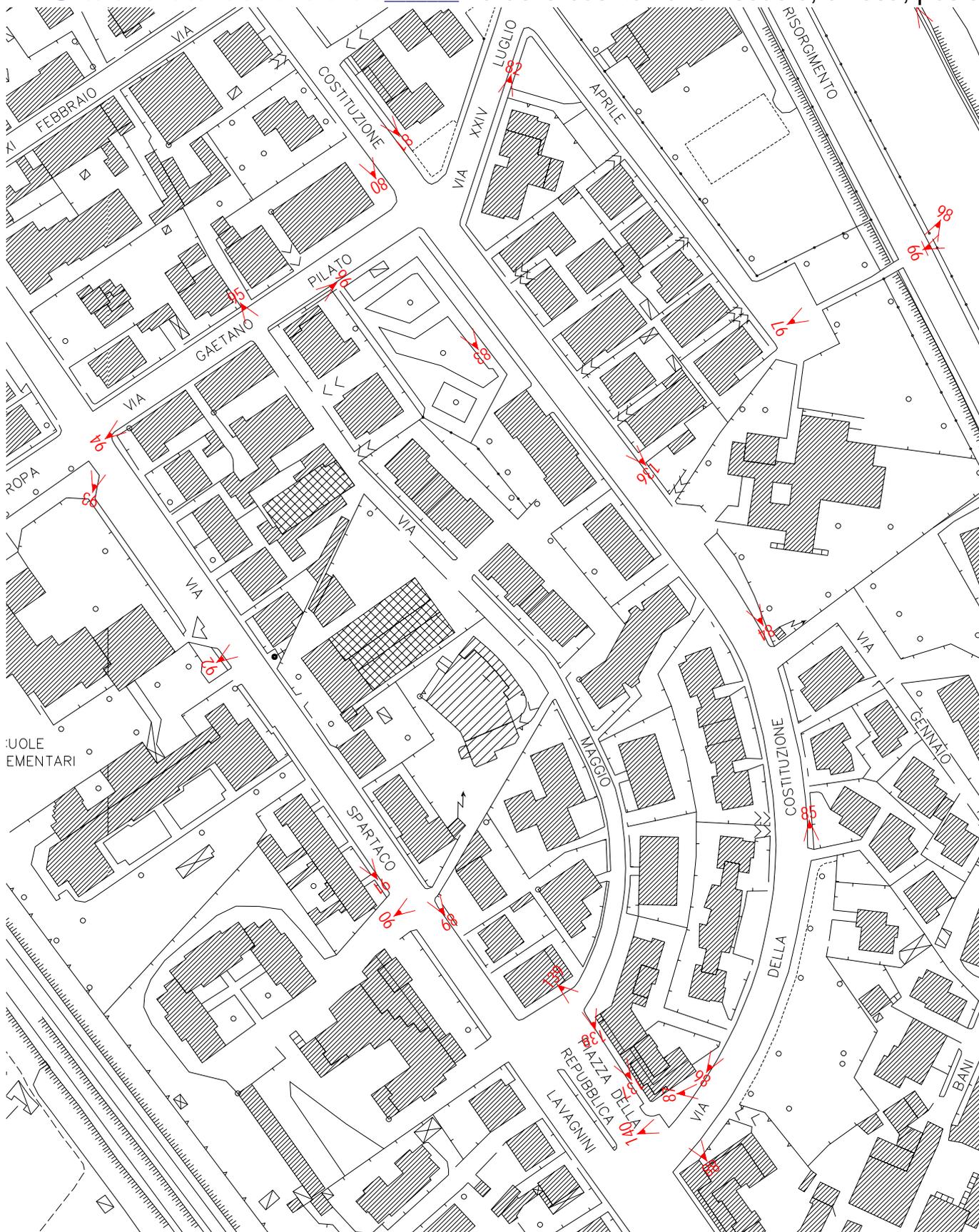


foto 78



foto 79

F13 censimento barriere architettoniche via della costituzione - scuole, chiesa, posta



Punti di vista delle foto

Anche in questa zona, via della Costituzione presenta il un unico marciapiede praticabile (foto n.80, 81). Nonostante una leggera pendenza laterale, via XXIV Luglio (foto n.82) rappresenta un adeguato collegamento tra via XXV Aprile e via della Costituzione stessa. In questo punto è presente un giardino pubblico (foto n. 83), ma per accedervi ci sono degli scalini, ed il terreno non è sempre in condizioni adatte ai disabili. Procedendo per via della Costituzione si nota che la situazione dei marciapiedi si inverte: quello dalla parte della scuola materna è in buone condizioni (tranne la zona davanti alla scuola stessa e immediatamente precedente - vedi foto n.84, 136) e permette di procedere fino a Piazza della Repubblica (foto n.85,87), l'altro è in cattive condizioni e in un punto presenta un'eccessiva pendenza laterale (foto n.86). Da via della Costituzione si può accedere all'Ufficio Postale (foto n.88) anche se la rampa del marciapiede non è perfettamente funzionale. Le foto n.137, 138, 139, mostrano il marciapiede di piazza della Repubblica con il fondo sconnesso. Risulta problematico l'accesso alla chiesa dei SS. Pietro e Paolo. Le foto n.89, 90 mostrano l'ingresso alla chiesa da via Spartaco Lavagnini che è però un percorso promiscuo utilizzato anche dalle automobili per accedere al piazzale della chiesa. L'accesso da via Maggio è impossibile per la presenza di gradini e soprattutto per la quasi totale assenza del marciapiede (foto n.95). Per quanto riguarda la scuola elementare, vi si può arrivare da via Gaetano Pilato, ma il marciapiede non presenta rampe all'incrocio di via Maggio, ed è dissestato in vari punti (foto n.94,96), oppure da via Spartaco Lavagnini, ma anche in questo caso i marciapiedi e le rampe non sono a norma. Le foto n.97, 98, 99 fanno riferimento ad un possibile collegamento tra via XXV Aprile e il lungarno, ma manca l'attraversamento pedonale e qualsiasi tipo di passaggio a norma nei giardini.



foto 80



foto 81



foto 82



foto 83



foto 84



foto 136



foto 85



foto 86



foto 87



foto 88



foto 137



foto 138



foto 139



foto 89



foto 90



foto 91



foto 92



foto 93



foto 94



foto 95



foto 96



foto 97



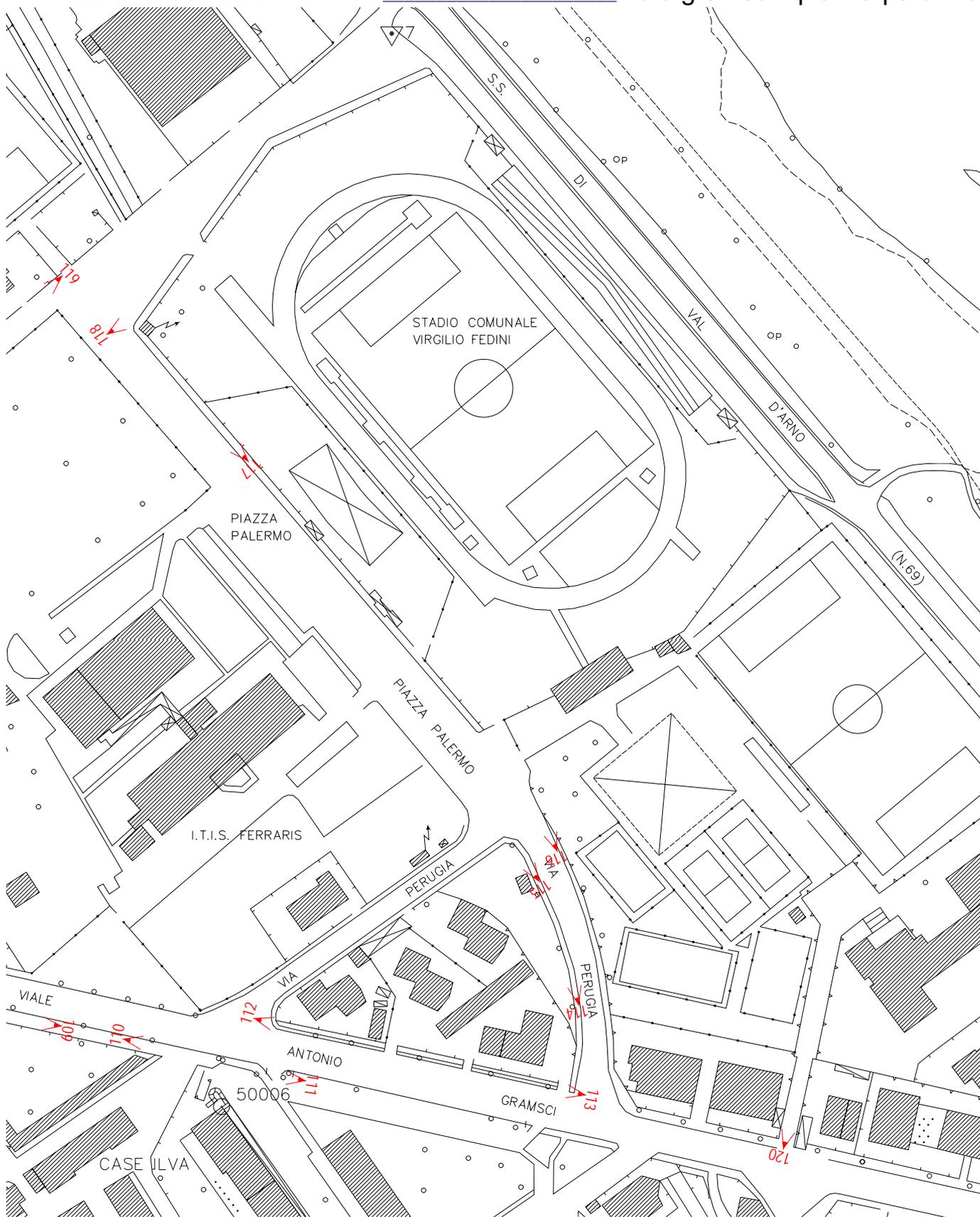
foto 98



foto 99

F14 censimento barriere architettoniche

viale gramsci - piazza palermo



Punti di vista delle foto

Viale Gramsci, nella zona del polo scolastico di istruzione superiore, si dimostra inadatto come percorrenza per disabili (foto n.109, 110, 111, 112, 113), presenta infatti tratti di terreno sconnesso, soprattutto a causa delle radici, o di sezione troppo stretta per permettere il passaggio. Si nota inoltre che all'altezza dell'ingresso carrabile i passaggi pedonali non sono muniti di rampe. La problematica diventa evidente per l'ingresso da piazza Palermo, che presenta dei marciapiedi molto stretti. Per quanto riguarda la zona stadio, l'accesso può essere garantito attraverso la parte sud di via Perugia, anche per continuità con il percorso della zona Peep. Ci sono però problemi con le radici affioranti (foto n.114, 115) in uno dei due marciapiedi, che rendono il fondo sconnesso, nonché con la rampa non totalmente funzionale (foto n.116) nell'altro. Lo stadio è munito di solo 2 parcheggi riservati che non sono supportati da un adeguamento del marciapiede. Bisogna rilevare inoltre che il marciapiede è in alcuni punti sconnesso, ma soprattutto presenta una sezione troppo piccola per una zona che può essere anche molto affollata (foto n.117). Le condizioni dei marciapiedi di fronte al Palasport Galli sono anche peggiori (foto n.118). Il Palasport risulta quindi irraggiungibile sia per la mancanza di un passaggio protetto che per la presenza di un gradino all'ingresso. La foto n.119 fa riferimento ad un eventuale collegamento con via Peruzzi attraverso via Bolzano (vedi anche scheda F9), ma si nota che da una parte è assente il marciapiede mentre quello esistente presenta degli ostacoli.

Nell'area in esame è presente anche la scuola media Masaccio, il cui ingresso non adeguato su viale Gramsci, e non presenta un passaggio protetto a norma (foto n.120).



foto 109



foto 110



foto 111



foto 113

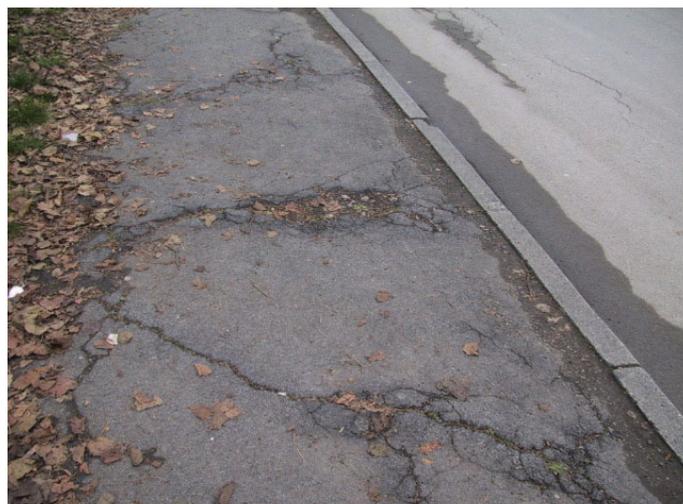


foto 114



foto 115



foto 116



foto 117



foto 118



foto 119



foto 120

F15 censimento barriere architettoniche

viale gramsci - ponte pertini



Punti di vista delle foto

Viale Gramsci potrebbe garantire un buon collegamento con il ponte Sandro Pertini, ma come si può vedere dalle foto n.121, 122, 123, 124, 125 questo tratto risulta non percorribile, per la presenza di moltissimi ostacoli e un fondo dissestato. L'accesso al ponte (foto n.126) è garantito da un percorso protetto, che però assume una notevole pendenza nel tratto terminale. Rampe con pendenza eccessiva servono anche il sottopasso del ponte (foto n. 127, 128).



foto 121



foto 122



foto 123



foto 124



foto 125



foto 126



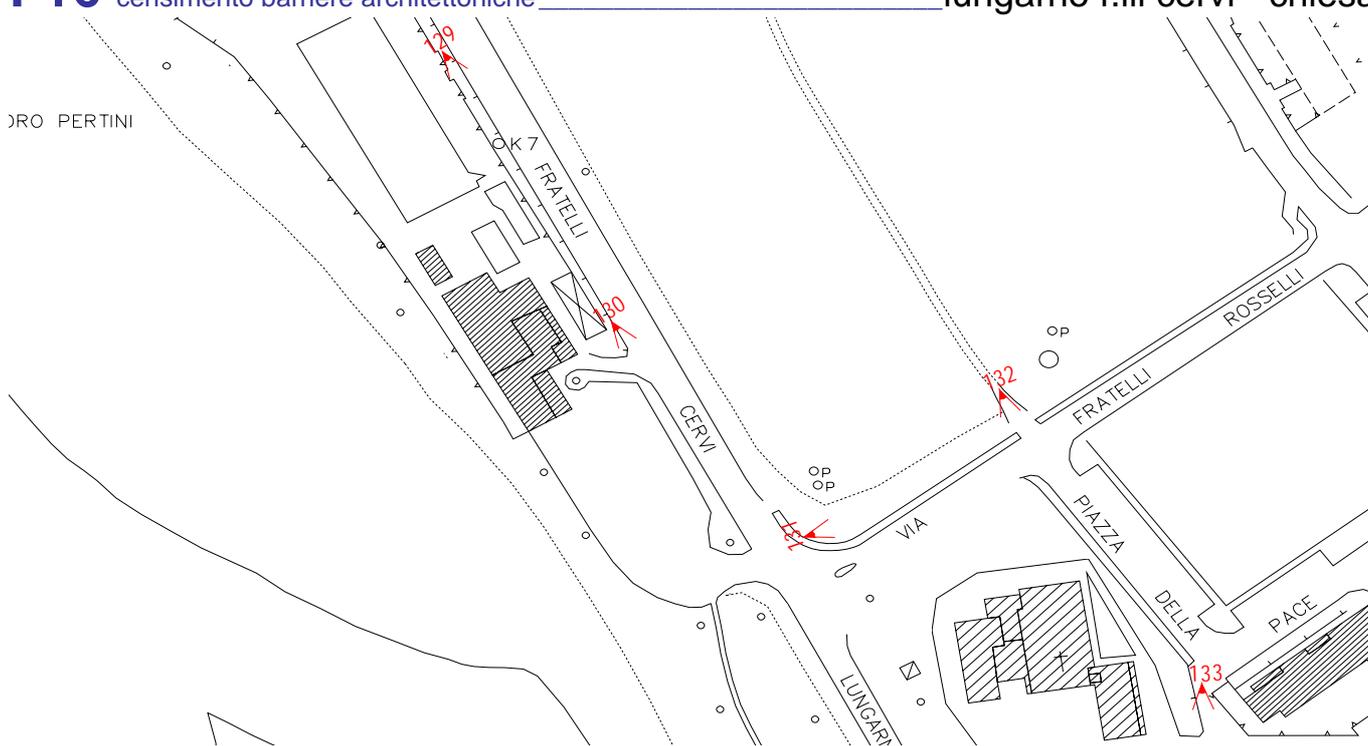
foto 127



foto 128

F16 censimento barriere architettoniche

lungarno f.lli cervi - chiesa



Punti di vista delle foto

Le foto n.129,130 mostrano come il passaggio protetto del Lungarno Fratelli Cervi dalla parte del ponte Pertini sia interrotto all'altezza della Piscina Las Vegas. Potrebbe invece essere prolungato per ricollegarsi con la pista ciclabile di via Fratelli Rosselli (foto n.131). Da qui è raggiungibile la chiesa di Santa Teresa D'Avila, ma manca l'attraversamento pedonale e una rampa per il marciapiede (foto n.132). Si accede alla Chiesa tramite la rampa della foto n.133, ma in fondo ad essa il terreno è molto sconnesso.



foto 129



foto 130



foto 131



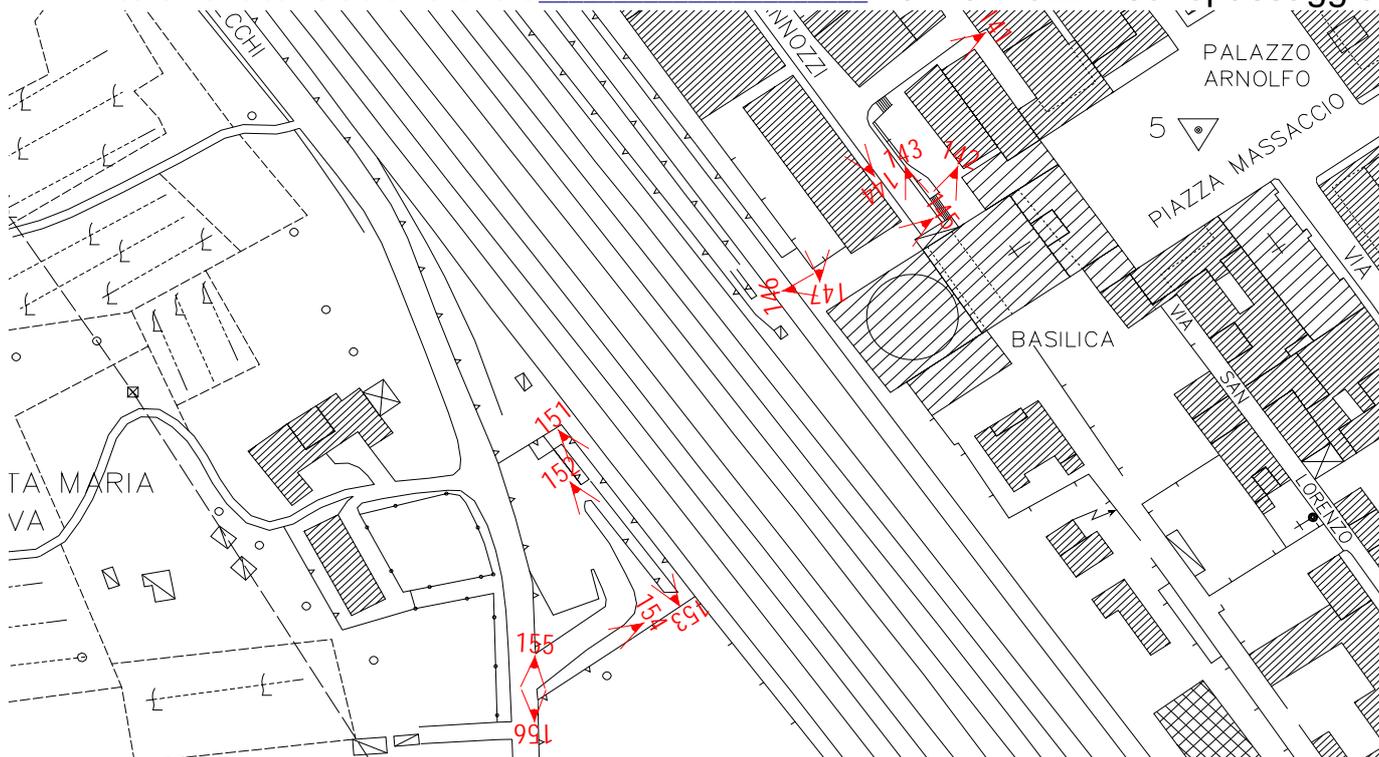
foto 132



foto 133

F17 censimento barriere architettoniche

via mannozzi - sottopassaggio

*Punti di vista delle foto*

Il percorso che da piazza Masaccio porta al sottopassaggio di via Mannozzi e, quindi, alla stazione e in via Vetri Vecchi, non ha caratteristiche adeguate per i disabili. Difatti il percorso protetto (foto n.141, 142) si porta al livello di via Mannozzi tramite scalinate, mentre non ci sono dislivelli nel percorso carrabile. Si rileva inoltre la mancanza di segnaletica e rampe per l'attraversamento (foto n.143,144). Dalla piazzetta presso l'ex-Ceramica una rampa a norma (foto n.145, 146) permette l'accesso all'ascensore che collega con il marciapiede della stazione. L'ascensore però non è in funzione attualmente (foto n.147, 148, 149, 150).

Le foto n.151,152,153,154 mostrano invece la rampa a norma che dal sottopassaggio porta in via Vetri Vecchi. Ma nella via Vetri Vecchi manca qualsiasi tipo di passaggio protetto (foto n.155,156) indispensabile per raggiungere il centro universitario.



foto 141

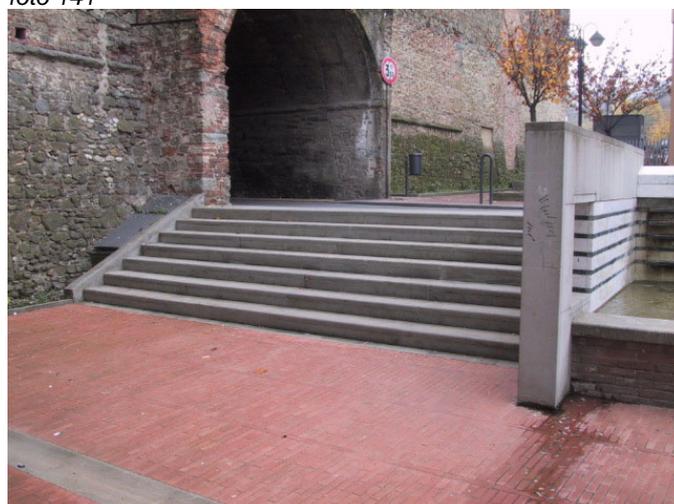


foto 142



foto 143



foto 144



foto 145



foto 146



foto 147



foto 148



foto 149



foto 150



foto 151



foto 152



foto 153



foto 154



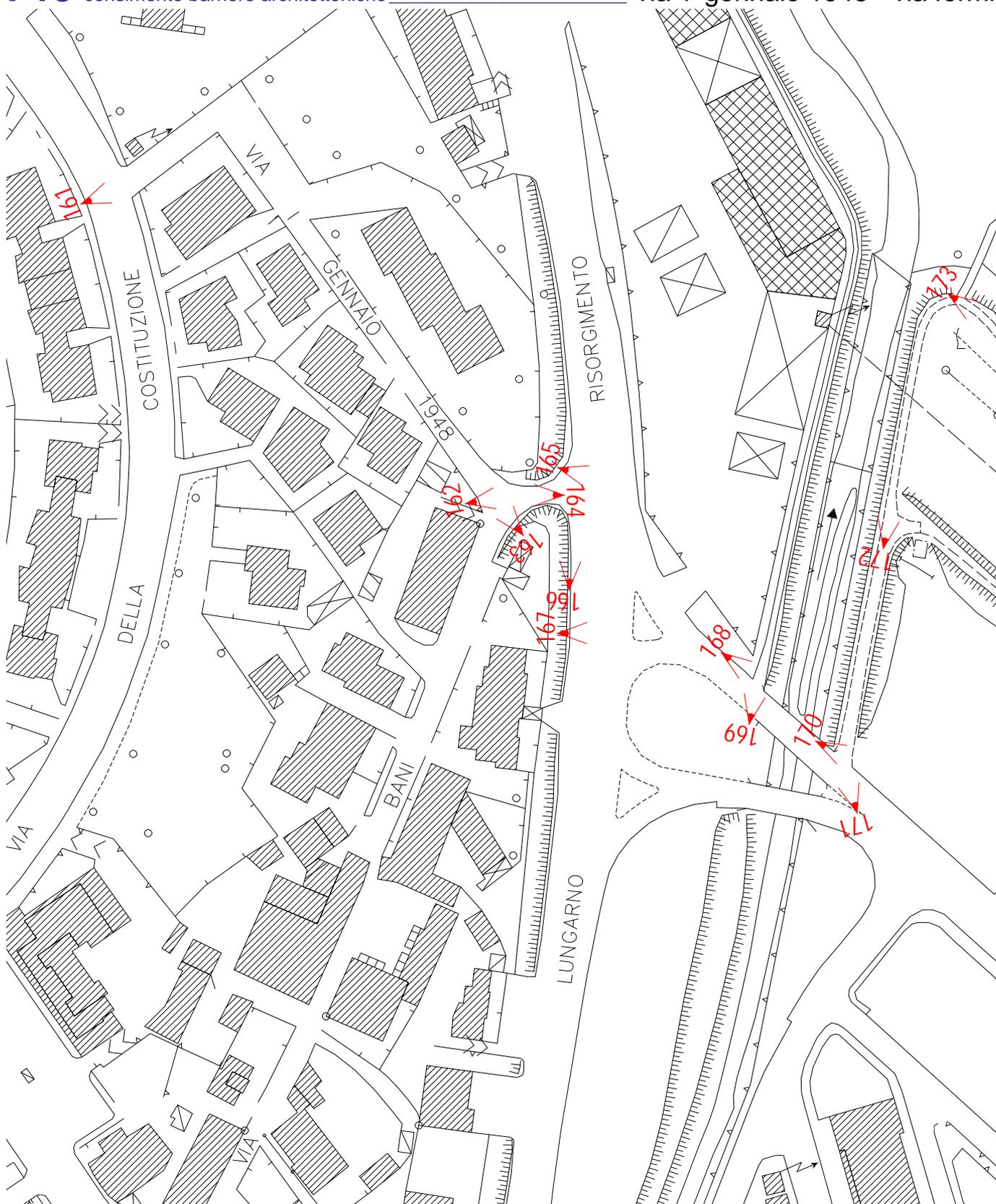
foto 155



foto 156

F18 censimento barriere architettoniche

via 1° gennaio 1948 - via fermi



Punti di vista delle foto

La realizzazione di un percorso che colleghi la zona del PEEP di Lucheria, con le zone già analizzate presenta numerosi problemi. Una soluzione potrebbe essere attraverso via I Gennaio 1948, attualmente già utilizzato dai pedoni. Le foto n.161, 162, 163, 164 mostrano come la via sia però completamente sprovvista di un passaggio protetto, e presenti un tratto eccessivamente ripido. La foto n.166 mostra come non ci siano protezioni anche per arrivare dalla salita all'attraversamento pedonale (foto n.167). Un'altra soluzione potrebbe essere un collegamento con un eventuale percorso pedonale dei giardini lungo l'Arno, ma come si può notare nella foto n.165, non c'è il marciapiede. Ai suddetti giardini si può accedere anche attraverso il passaggio in foto n.169, ma il terreno non è adatto ai disabili (come del resto quello dei giardini stessi). Inoltre il marciapiede in questo punto presenta delle rampe eccessivamente ripide (foto n.170). Le foto n.171, 172, 173, mostrano l'accesso e la situazione attuale di quella che dovrebbe diventare la pista ciclabile per l'ospedale del Valdarno. Il terreno non è adatto ai disabili e in un tratto (foto n.172) presenta una pendenza eccessiva.



foto 161



foto 162



foto 163



foto 164



foto 165



foto 166



foto 167



foto 168



foto 169

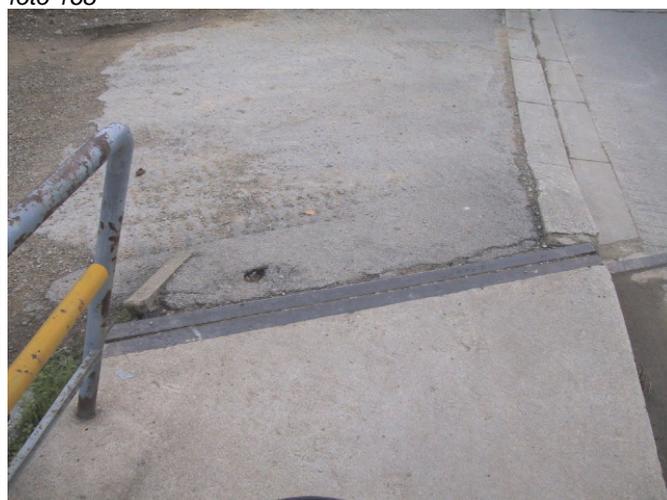


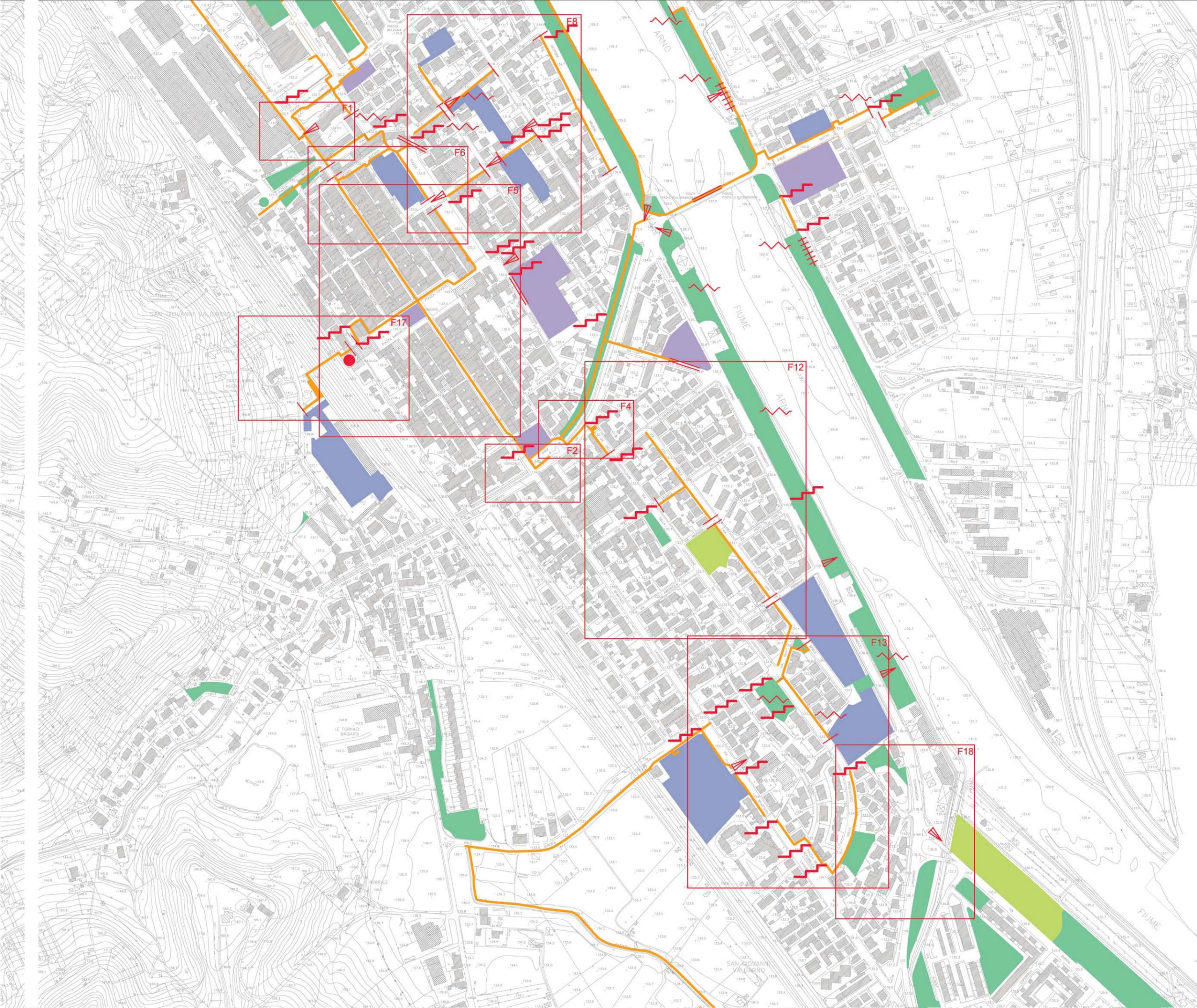
foto 170



foto 171



foto 172

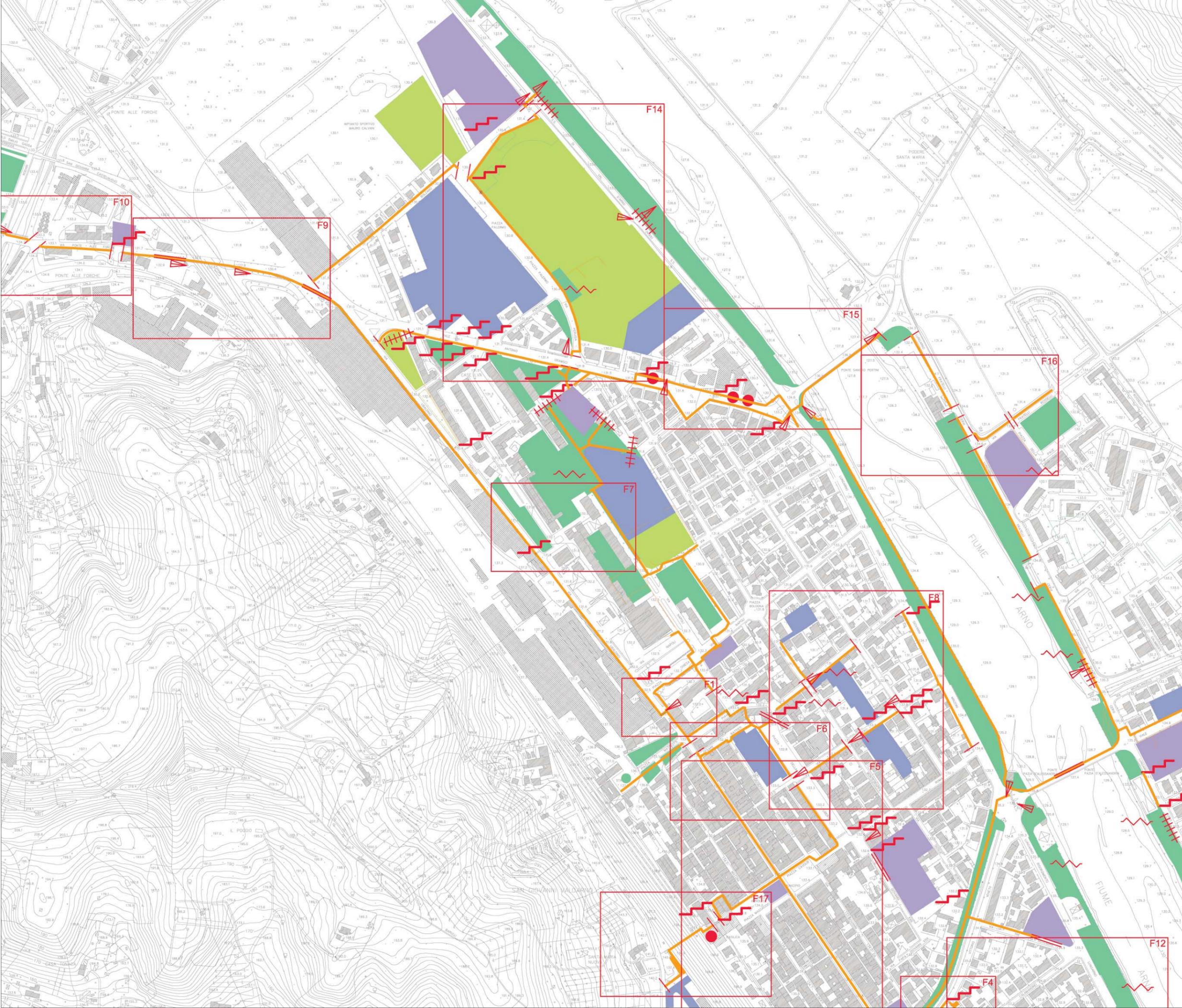


-  percorso esistente
-  discontinuità del percorso
-  strisce pedonali

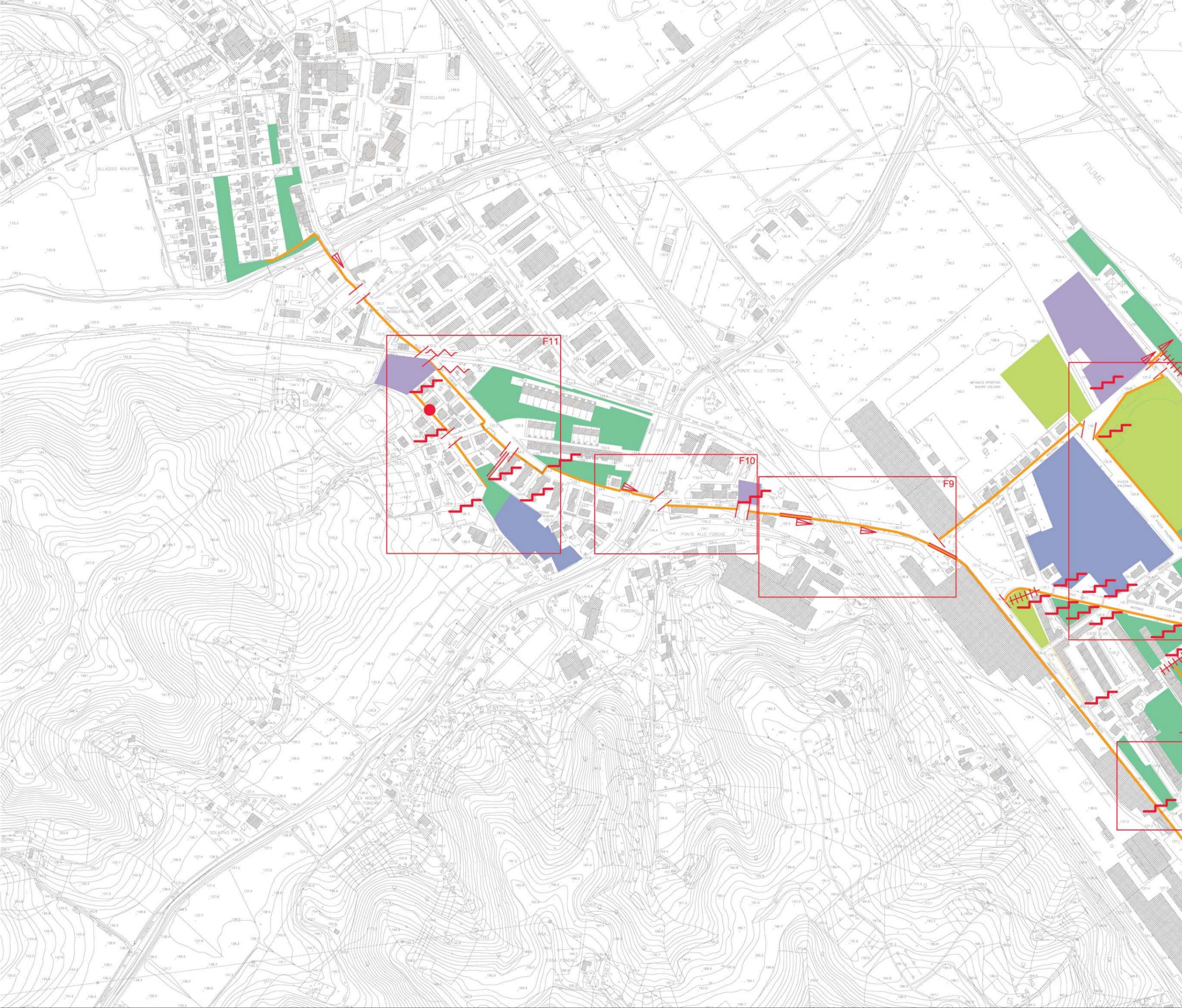
-  attrezzature
-  istruzione
-  verde pubblico
-  verde sportivo

-  ostacolo generico
-  scale
-  barriera
-  rampa non a norma
-  passaggio stretto
-  discontinuità del fondo

-  schede censimento



- percorso esistente
- discontinuità del percorso
- strisce pedonali
- attrezzature
- istruzione
- verde pubblico
- verde sportivo
- ostacolo generico
- scale
- barriera
- rampa non a norma
- passaggio stretto
- discontinuità del fondo
- schede censimento



-  percorso esistente
-  discontinuità del percorso
-  strisce pedonali

-  attrezzature
-  istruzione
-  verde pubblico
-  verde sportivo

-  ostacolo generico
-  scale
-  barriera
-  rampa non a norma
-  passaggio stretto
-  discontinuità del fondo

-  schede censimento

