

REGIONE LAZIO  
Assessorato All'Urbanistica e Casa

L'Assessore

19 giugno 2002

prot. 13674

Ai Comuni del Lazio  
Loro SEDI

Agli Ordini degli Architetti  
del Lazio  
Loro SEDI

Agli Ordini degli Ingegneri  
del Lazio  
Loro SEDI

e. p. c. Ai Collegi dei Geometri del  
Lazio  
Loro SEDI

Oggetto: Strumenti urbanistici attuativi e superamento barriere architettoniche.  
DPR n. 503/96, art. 3 – verifiche.

Gli strumenti urbanistici attuativi ed i piani ad essi assimilabili ("programmi complessi", ecc.) di cui alla L.R. 38/99, Capo II – Piani Urbanistici Operativi Comunali, costituiscono un essenziale elemento di raccordo tra gli indirizzi e le prescrizioni del PRG e il progetto degli spazi costruiti e delle singole unità immobiliari che verranno successivamente realizzati.

Pertanto la loro elaborazione deve avvenire con i dovuti approfondimenti, anche mediante la predisposizione di tutti gli atti ed elaborati tecnici necessari.

Frequentemente invece pervengono a questo Dipartimento, per le dovute istruttorie tecniche, atti ed elaborati relativi a strumenti di pianificazione attuativa mancanti degli elementi essenziali per un corretto esame degli stessi.

---

<sup>1</sup> Su tali strumenti urbanistici e relativi elaborati tecnici è opportuno confrontare quanto contenuto nella Circ. Ass. Urbanistica e Casa – Settore 44, del 16.03.98 n. 1144.

Le verifiche da effettuare, sugli strumenti attuativi ai sensi dei diversi provvedimenti vigenti, sono di vario tipo e necessitano quindi della dovuta documentazione costituita da specifici significativi elaborati tecnici.

In particolare risulta spesso difficile valutare, come prescritto, la rispondenza degli atti alla normativa vigente di cui all'oggetto, con conseguenti possibili ripercussioni sui tempi delle istruttorie.

Infatti la Legge n. 118/71, art. 27 ed il relativo DPR n. 503/96, "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", all'art. 3 - aree edificabili, prescrive che "Nell'elaborazione degli strumenti urbanistici, le aree destinate a servizi pubblici sono scelte preferendo quelle che assicurano la progettazione di edifici e spazi privi di barriere architettoniche".

Inoltre, l'art. 21, comma 2, dello stesso DPR attribuisce all'amministrazione a cui è demandata l'approvazione del progetto, l'accertamento e l'attestazione di conformità alle prescrizioni tecniche relative all'accessibilità ed al superamento delle barriere architettoniche.

Peraltro, sull'argomento in oggetto già da tempo la L.R. n. 72/75, "Criteri da osservare in sede di formazione degli strumenti urbanistici comunali" art. 4, aveva prescritto che "Le norme di attuazione del piano regolatore generale dovranno contenere anche istruzioni attuative concernenti le opere di urbanizzazione e la progettazione degli edifici, al fine di eliminare le cosiddette "barriere architettoniche" di cui all'art. 27 della legge n. 118 del 30 marzo 1971."

Appare opportuno perciò ribadire che, per quanto riguarda la possibilità di una corretta istruttoria degli strumenti urbanistici attuativi da parte di questo Assessorato, anche al fine di una valutazione positiva degli stessi, si debba tener conto di quanto prescritto dalla Legge n.1150/42 e indicato nella Circolare ministero LL. PP. 1 dicembre 1969, n. 6679, relativa alla "Tariffa degli onorari per le prestazioni urbanistiche degli ingegneri e degli architetti".

Infatti, l'art. 8 della citata circolare individua tra i contenuti dei Piani particolareggiati e di zona e dei Piani ad essi assimilabili, i seguenti elementi:

- i progetti di massima delle infrastrutture comprese le sezioni stradali quotate sia longitudinali sia trasversali;
- l'indicazione planivolumetrica degli insediamenti, la progettazione schematica delle relative opere di urbanizzazione primaria e la specificazione delle attrezzature;
- l'indicazione delle utilizzazioni delle opere da convenzionare o soggette ad espropriazione;
- le norme tecniche di attuazione ed eventuali prescrizioni speciali;
- programmi e fasi di attuazione.

Conseguentemente lo stesso art. 8 precisa gli elaborati tecnici costitutivi del Piano e fra questi, al fine dell'accertamento in oggetto, si individuano i seguenti:

- relazione illustrativa dei criteri di impostazione del piano;
- una o più planimetrie del piano particolareggiato disegnate sulla mappa catastale contenente tutti gli elementi delle previsioni sopra descritte;
- grafici in scala compresa tra 1:500 e 1:200 indicanti i profili altimetrici, i tipi architettonici degli edifici, le sezioni delle sedi stradali e le sistemazioni a verde o a zone speciali;
- le norme tecniche di attuazione ed eventuali prescrizioni speciali;
- programmi e fasi di attuazione;

Più specificamente, per quanto concerne la citata "indicazione planivolumetrica" appare utile precisare che, qualora lo Strumento attuativo riguardi una porzione di territorio in cui si preveda la realizzazione di edifici in un ampio arco temporale, può risultare sufficiente elaborare uno "schema di involucro" all'interno del quale andranno successivamente ad essere localizzati i diversi volumi edilizi.

Sarà comunque necessario esplicitare le soluzioni progettuali di massima e i relativi tipi architettonici degli edifici (tipologie edilizie) che dovranno risolvere i punti nodali della progettazione degli spazi, aperti o racchiusi, pubblici o d'uso pubblico, anche nelle operazioni di recupero dell'esistente.

Quanto sopra evidenziato assume particolare importanza in presenza di terreni con notevoli differenza di quota al fine di evitare successivamente collegamenti pedonali che necessitano di piani inclinati (rampe) con eccessive pendenze.

Inoltre, la localizzazione dei servizi aperti al pubblico, delle aree per attività collettive, dei poli di aggregazione, ecc. deve essere immaginata e raccordata col sistema dei percorsi pedonali previsti nel piano stesso.

Questi ultimi, ai sensi della normativa vigente per il superamento delle barriere architettoniche (l. 118/71; l. 41/86; DPR 503/96, ecc.) devono essere progettati in modo da risultare agevoli e accessibili anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

L'estensione di detti percorsi e le caratteristiche tecniche specifiche degli stessi (pendenze, tipo di pavimentazione, ecc.) devono anche tener conto del fatto che per le persone con ridotta mobilità o autonomia, (persone anziane, cardiopatiche, incidentate, bambini piccoli, ecc.) una distanza eccessiva può costituire ostacolo insuperabile, oltre che comunque una "fonte di affaticamento" per chiunque.

Sembra opportuno, al proposito, confrontare lo "Studio dei criteri e degli indirizzi da fornire ai Comuni (L. R. 38/99, art. 72) relativo ai "criteri per la stima dei fabbisogni .... " predisposto dal Dipartimento Urbanistica e Casa , Area G, in data 12.10.01 (Punto 7,A – Generalità)

Deve, conseguentemente, essere prevista in sede di elaborazione dello strumento urbanistico attuativo, ancorché nelle operazioni di recupero urbano, la possibilità che tale

fascia di utenza possa comunque raggiungere le immediate vicinanze di qualsiasi destinazione desiderata, ubicata lungo i percorsi pedonali, utilizzando il proprio veicolo o mediante sistemi di trasporto alternativi (ascensori urbani, scale mobili, tapis roulant, ecc.).

Tutto quanto sopra riportato discende da provvedimenti nazionali e regionali in vigore da tempo e costituisce indubbiamente una utile linea guida per l'elaborazione responsabile e positiva degli strumenti urbanistici attuativi.

In particolare, gli strumenti urbanistici attuativi trasmessi per il parere di competenza devono anche contenere la "dichiarazione di conformità del progettista" (art. 21 DPR 503/96) riferita a specifici elaborati tecnici che devono "chiaramente evidenziare le soluzioni progettuali e gli accorgimenti tecnici adottati per garantire il rispetto delle prescrizioni" ... (art. 20, DPR 506/96).

Infine appare opportuno evidenziare che la documentazione tecnica degli strumenti attuativi, relativa agli aspetti planovolumetrici, tipologici ed infrastrutturali di cui si è fatto cenno in precedenza, risultano determinanti anche per quanto riguarda le verifiche di compatibilità in materia di beni culturali e ambientali di cui al D. Lgs. 28.10.99 n. 490.

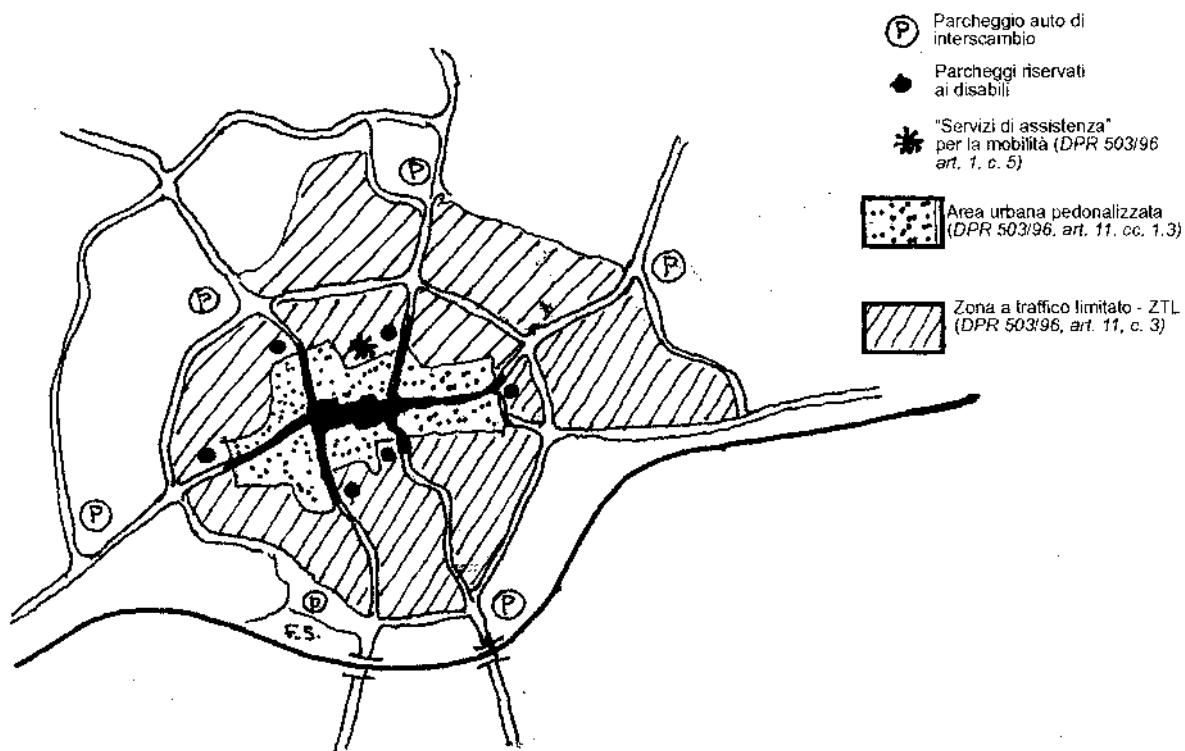
Si invitano, pertanto, le Amministrazioni in indirizzo a mettere in atto ogni opportuna disposizione per il rispetto delle norme in argomento

Il Dirigente dell'Area 13/O  
(Arch. Fabrizio Vescovo)

Il Direttore del Dipartimento  
Urbanistica e Casa  
(Arch. Massimo Rinversi)

L'Assessore  
(Armando Dionisi)

**Schema organizzativo per facilitare la mobilità urbana alle persone disabili**

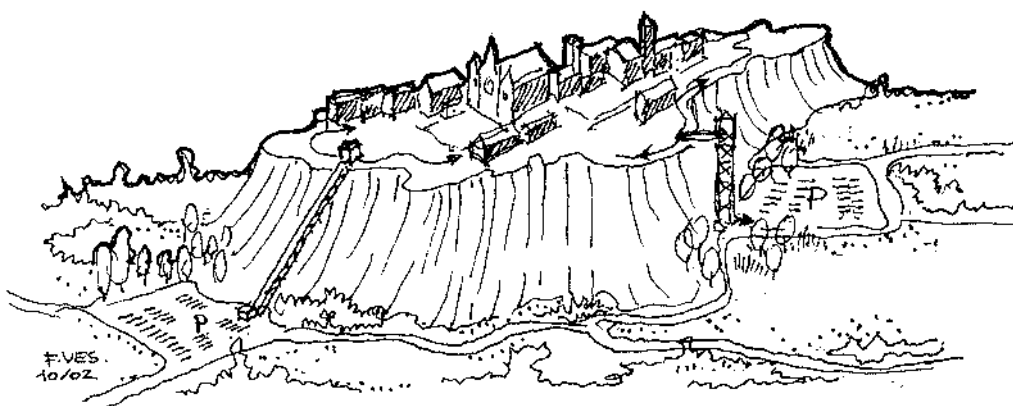


Il superamento delle distanze da percorrersi a piedi costituisce una fonte d'affaticamento per tutti e una vera e propria barriera per coloro che soffrono per una ridotta capacità di deambulazione o per una ridotta autonomia.

Per una mobilità "sostenibile" occorre prevedere "sistemi integrati di trasporto mediante mezzi e tecnologie diversi, organicamente collegati tra di loro e quindi in grado di consentire una possibilità agevole di passeggio da una modalità all'altra

E' necessario pensare a mezzi di trasporto, collettivi e/o personalizzati, con caratteristiche tecniche e dimensionali differenti in modo che gli stessi risultino rapportati alle diverse esigenze di una "utenza ampliata" e alle caratteristiche degli spazi urbani o degli ambienti naturali da considerare.

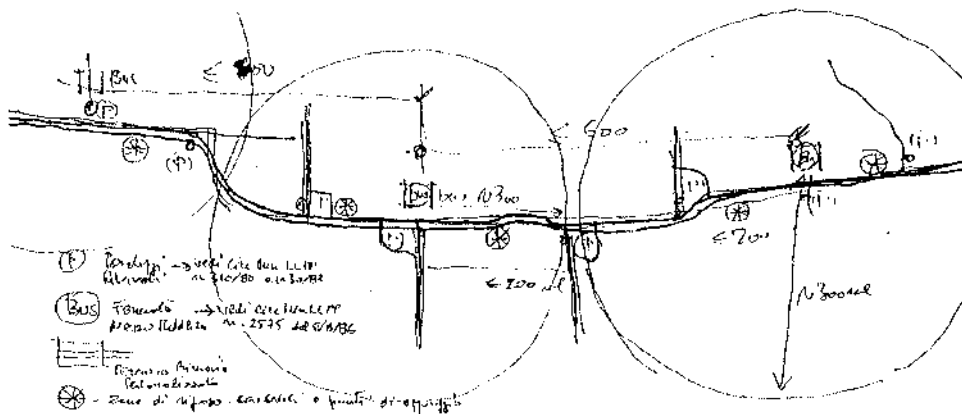
Al proposito è opportuno tenere presente che le esigenze di ogni persona possono risultare anche molto differenziate e contemplare anche casi di autonomia estremamente ridotta, con possibilità di percorrere autonomamente a piedi anche poche decine di metri, o difficoltà di equilibrio o generali di vertigine o claustrofobiche



Per risolvere problemi di accessibilità e superare le difficoltà architettoniche nell'ambito dei centri urbani "collinari" può essere efficace ricorrere ad adeguamenti che prevedano sistemi di risalita meccanizzati. (ascensori, funicolari, ecc.)

A valle devono essere organizzate aree di parcheggio mentre nei punti di arrivo, in quota, possono essere previsti "sistemi di trasporto alternativo" costituito da minibus accessibili e da servizi di noleggio di elettro-scooters per coloro che soffrono di deficit nella deambulazione o nella ridotta autonomia.

Con una mobilità di questo tipo può essere ipotizzato un rigoroso controllo dell'accesso dei centri storici ai veicoli privati (residenti e turisti).



*I ipotesi schematica per la individuazione di un "percorso pedonale primario", nell'ambito di un tessuto urbano antico. Nel caso di percorso con una certa*

*estensione è opportuno che esso venga suddiviso in vari "segmenti attrezzati", collegati tra loro con continuità, ma dotati di una certa autonomia. In*

*particolare ogni segmento (150-250 m.) deve poter essere raggiungibile mediante un punto di contatto con la viabilità a traffico limitato ed essere dotato di un'area pedonale per la sosta e il riposo*

*Schema di un'area attrezzata pedonale lungo il "percorso primario", in connessione con la viabilità a traffico limitato.*

*Il percorso primario è "prevalentemente" pedonale ma deve comunque essere previsto l'accesso ai veicoli per situazioni di emergenza (vigili del fuoco, autoambulanze, ecc.) vedi L. 122/89 - zone a traffico limitato oppure, per aree estese, "aree pedonali"*

