

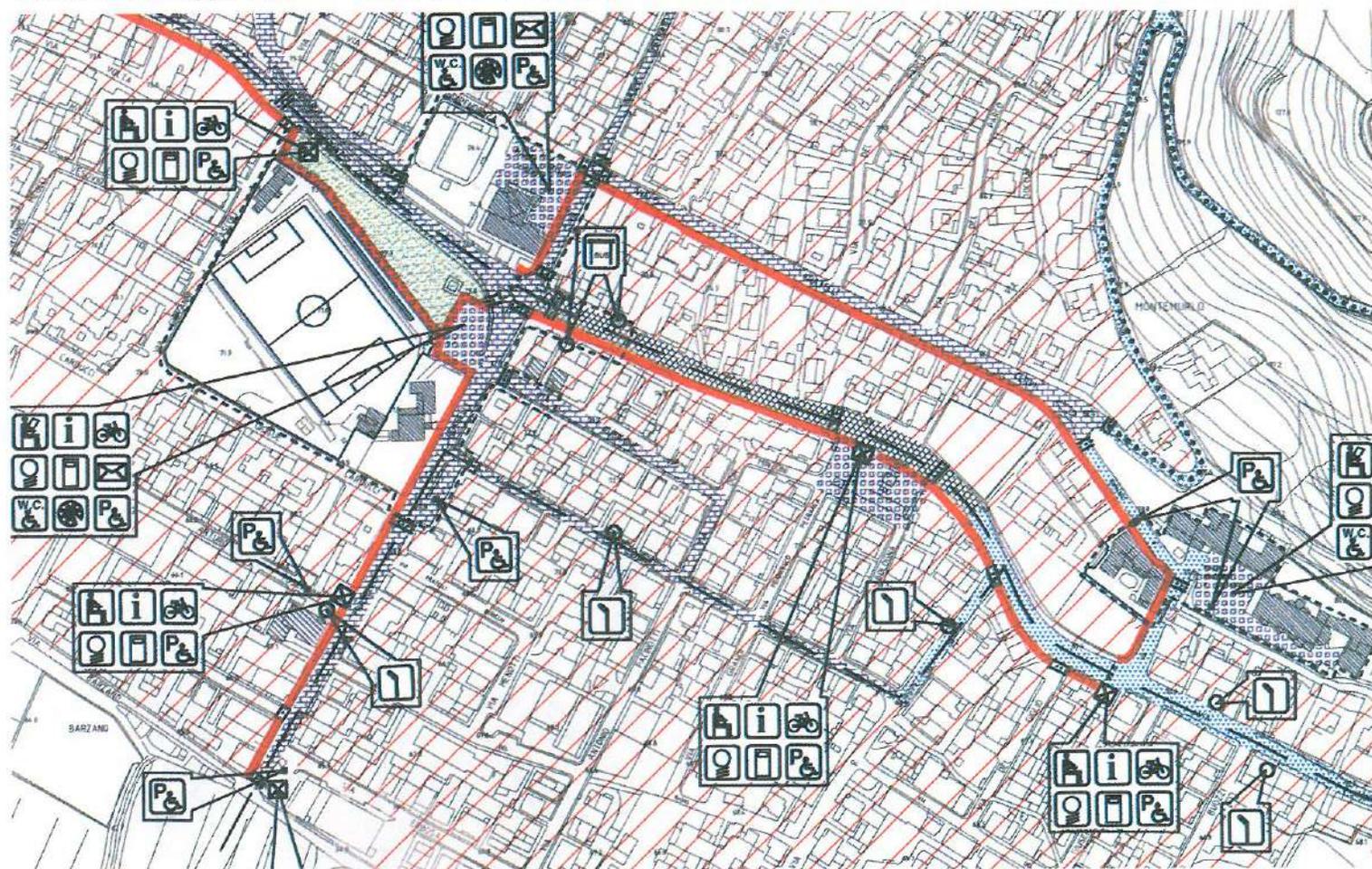
Anche l'utente svantaggiato si riappropria dello spazio urbano

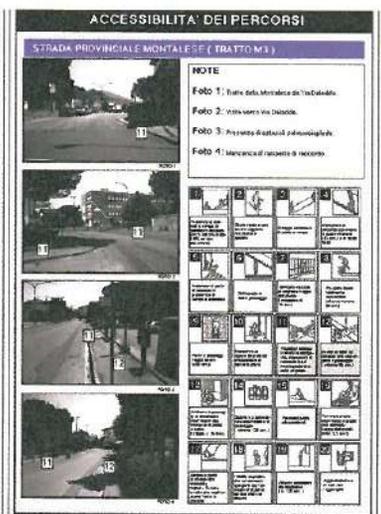
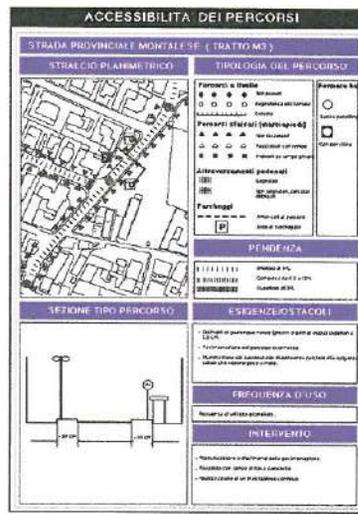
In provincia di Prato, da un piano per l'abbattimento delle barriere architettoniche alla creazione di un percorso urbano "accessibile" in un centro abitato di recente formazione, nato a "misura di automobile"

Il dato di partenza per la realizzazione di un progetto rivolto alle esigenze del pedone, con particolare riguardo anche ad un'utenza svantaggiata, è un piccolo centro urbano della Toscana, che a dispetto della sua regione, punteggiata di paesi i cui centri storici sono misurate sulle esigenze di un uomo-pedone di altri tempi, presenta piuttosto i problemi delle metropoli urbane e delle città territorio.

Il comune di Montemurlo nasce, infatti, circa trenta anni fa, e si sviluppa con

rapidi interventi volti a risolvere il problema abitativo di chi lavora nella zona produttiva (è un polo dell'industria tessile tra i più significativi d'Italia). Il paese, dunque, si presenta come una città diffusa su un territorio abbastanza ampio, distinta nei tre nuclei urbani di Montemurlo, Bagnolo e Oste. I primi due si sviluppano lungo la strada provinciale Montalese, mentre Oste nasce a Sud in adiacenza alla zona industriale. La connessione tra i tre agglomerati residenziali avviene con mezzi pubblici e privati,





mentre la percorrenza pedonale è inibita oltre che dalla lunga distanza, anche dal carattere esclusivamente veicolare di tali strade, che si presentano come assi di collegamento territoriale importanti piuttosto che come vie cittadine, anche quando attraversano i centri abitati.

Il piano orizzontale del percorso e lo spazio pubblico sembra essere stato ignorato in questo programma volto a risolvere un'esigenza privata. I marciapiedi stretti,

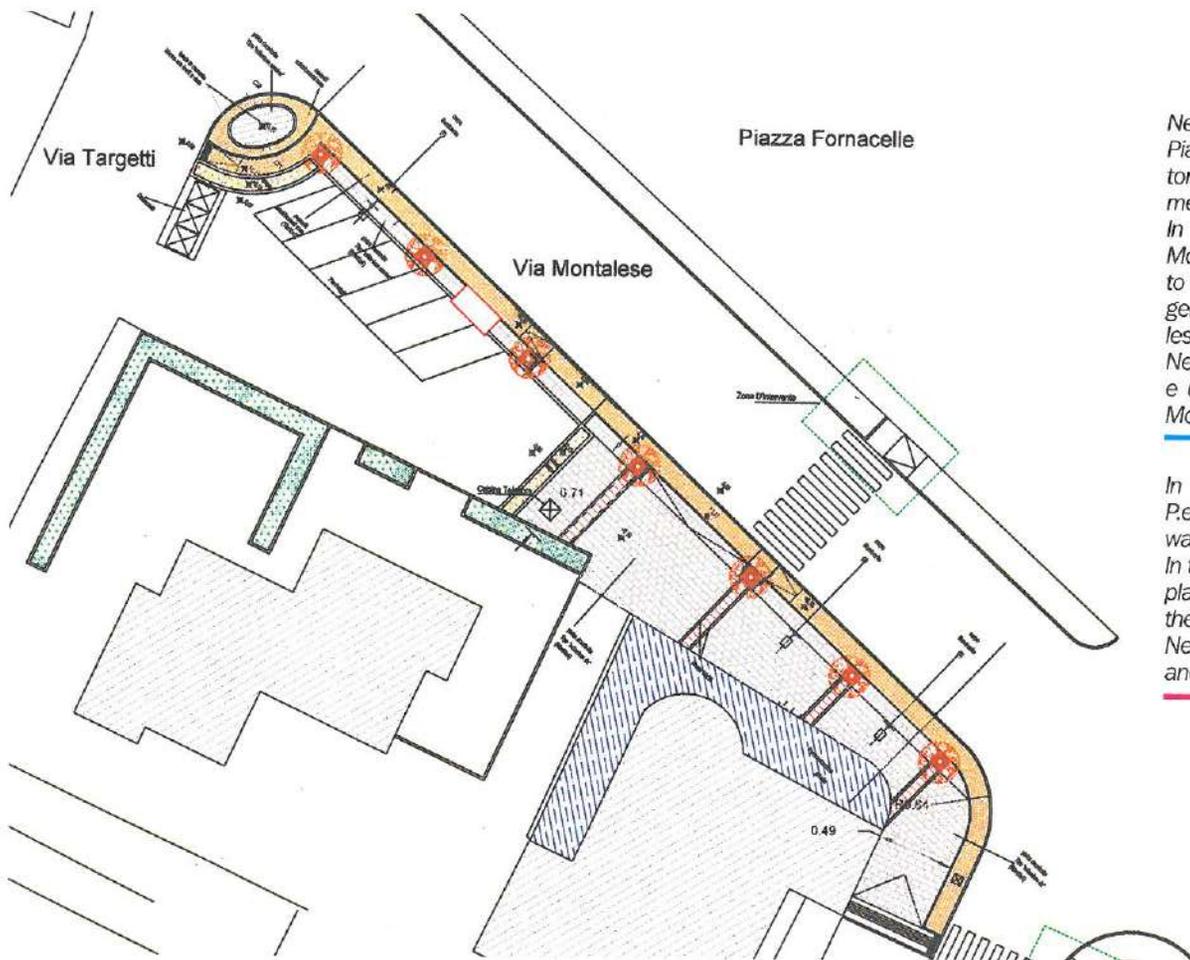
l'interruzione costante degli stessi con rampe private d'accesso, la presenza di ostacoli sul percorso sono sintomatici di questo processo di crescita urbana cieca alle esigenze non solo delle categorie cosiddette "svantaggiate", ma dell'intera collettività.

Un'Amministrazione illuminata

Nel 1998 l'occasione di una gara d'appalto per eliminare le barriere architettoniche in qualche strada del Comune, convince subito l'Amministrazione Comunale

che la questione va molto al di là della realizzazione di qualche scivolo di raccordo dei marciapiedi. Così viene chiesto a chi scrive di redigere preliminarmente un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, come strumento strategico, che possa consentire operazioni più a lungo termine. Dopo aver esaminato tutte le strade, i servizi e gli edifici pubblici del paese ed aver disegnato le strategie di Piano, del quale si dirà dopo, si decide di realizzare con l'appalto un "percorso urbano

accessibile" sulla via Montalese, asse stradale più importante attorno al quale si sviluppa Montemurlo, ma anche il più problematico, trattandosi di una strada provinciale a scorrimento veloce. Di solito nelle riviste di architettura la committenza (pubblica o privata) viene ignorata quando si fanno i bilanci complessivi su un progetto, talora la si richiama per piaggeria. Questa volta, riteniamo, sia stato un elemento essenziale, non solo per la determinazione con la quale



Nella pagina precedente, stralcio del Piano eliminazione barriere architettoniche; nella foto, l'area del monumento ai caduti.

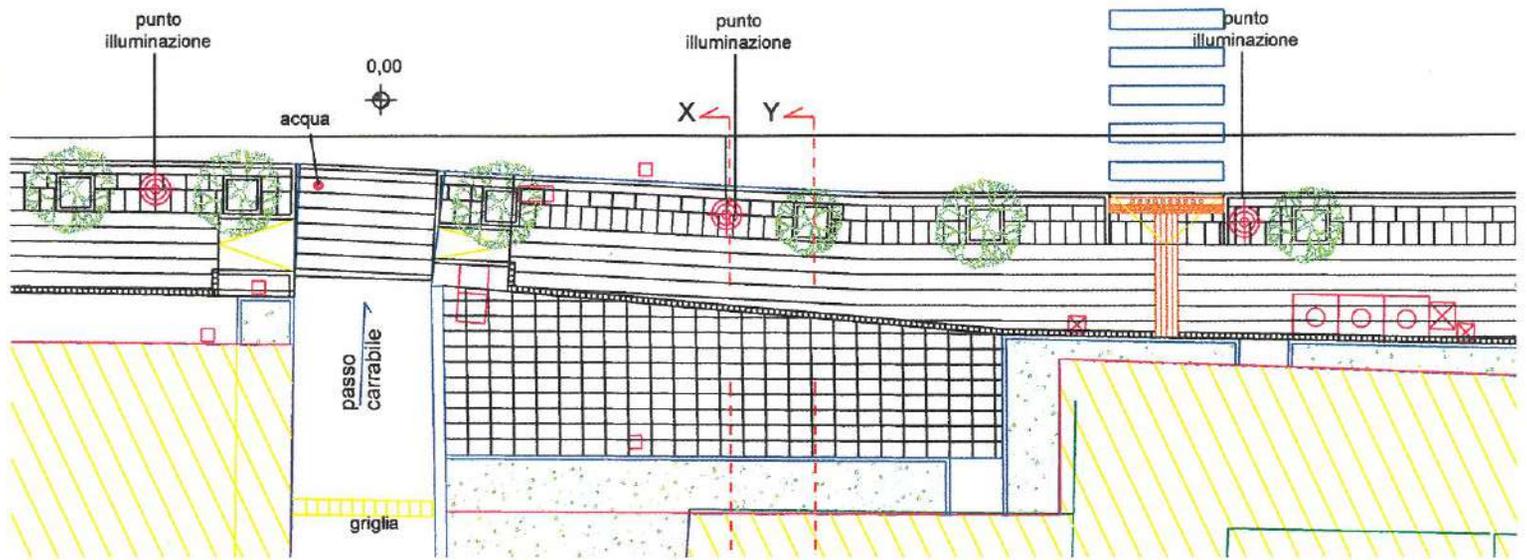
In questa pagina, veduta della via Montalese; una scheda di rilevamento accessibilità percorsi; planimetria generale dell'intervento su via Montalese.

Nella pagina a lato, dettaglio, sezioni e un'altra vista dell'intervento su via Montalese.

In the previous page, part of the P.e.b.a.; in the photo, the side of the war memorial.

In this page, view of via Montalese; a plan working card; general plan of the project on via Montalese.

Next page, detail, cross sections and another view of the street.



si è fatto seguire ad uno strumento programmatico quale il P.E.B.A. un progetto concreto, appena concluso, ma anche per la difficoltà di dover operare a posteriori sugli spazi urbani, con la creazione di percorsi e poli aggregativi a fruizione pedonale, stravolgendo realtà private consolidate. Uno dei maggiori problemi ostativi per la realizzazione di un percorso pedonale, che di fatto ha come connotazione essenziale la "continuità" era la proprietà privata dei marciapiedi della via Montalese, parcellizzati in numerosissime particelle. Questa circostanza da sola avrebbe reso lunghissima la realizzazione dell'opera se non ci fosse stato il personale e perseverante impegno del Vicesindaco, nonché Assessore ai Lavori Pubblici, Aurelio Biscotti, che avendo fin dal 1995 la delega sui problemi inerenti l'eliminazione delle barriere architettoniche si è adoperato per la realizzazione del progetto, convincendo i privati a cedere gratuitamente e senza espropri le aree private per un bene pubblico della collettività.

Il Piano eliminazione barriere architettoniche di Montemurlo

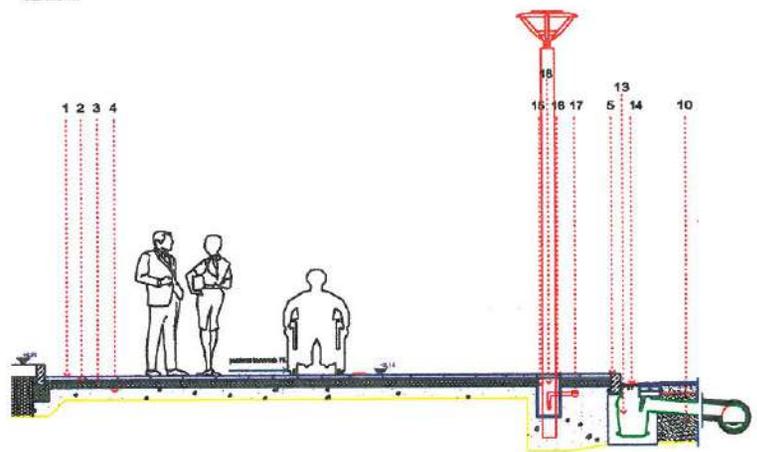
Il P.E.B.A. è un piano urbanistico di settore, con una sua fisiologica trasversalità, poiché nel considerare la fruizione del piano orizzontale da parte di

"chiunque", secondo quanto detto nell'art. 1 del D.P.R. 503/96 a proposito di "barriera architettonica", si occupa dell'arredo urbano, delle aree di sosta, della possibilità di usufruire dei servizi e di accedere all'ingresso degli edifici, quindi di avere spazi urbani più confortevoli. L'ambito deputato allo spostamento pedonale è il marciapiede, almeno nella città moderna. Questo spazio, generalmente rialzato rispetto alla sede viabile, risulta spesso usurpato dai pali della segnaletica, dai cassonetti e soprattutto dal parcheggio selvaggio dei cicli e motocicli. Quando anche fossero ben raccordati alla sede stradale per consentire l'attraversamento i marciapiedi difficilmente sono poi concepiti in modo unitario come un nastro continuo che consente una fruizione razionale dello spazio.

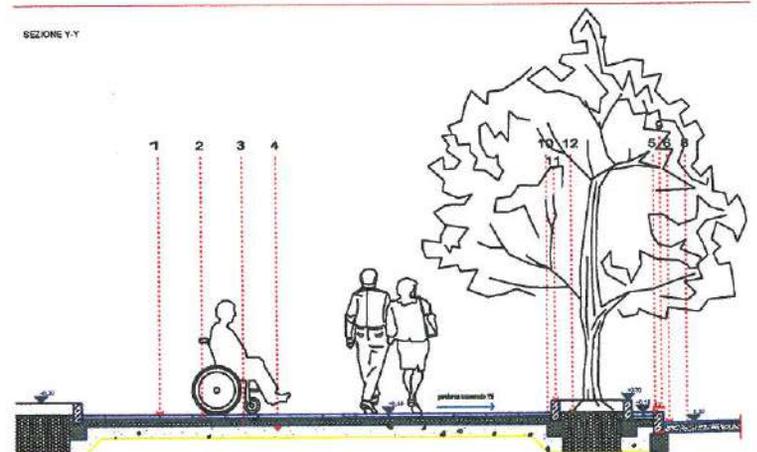
Il P.E.B.A. del Comune di Montemurlo, quindi, è concepito in modo unitario come una insieme di norme tecniche, atte a orientare i progetti e le realizzazione verso soluzioni che possono permettere di superare un ostacolo, facilitare un attraversamento, segnalare un salto di quota, rendere scorrevole un passaggio, consentire una sosta, ecc., il tutto in un sistema coerente d'interventi. In senso più ampio il Piano tende al recuperare i percorsi



SEZIONE X-X



SEZIONE Y-Y





Street Furniture in Montemurlo Disadvantaged users also reclaim urban space

The starting point for the realisation of a project designed to meet the needs of pedestrians, with particular attention being given to the needs of disadvantaged users, is Montemurlo: Many of the towns in the area have old historical centres, perfect for pedestrian use, whereas Montemurlo is representative of the typical problems facing urban metropolis and cities in the region. The Plan for the Elimination of Architectural Barriers put forth by the Municipality has a global design, taking into account a mixture of technical normatives, designed to gear the projects towards solutions that can help to overcome an obstacle, ease a crossing, indicate a change in height, ease congestion of a passage, allow for parking, etc., the whole consisting of a coherent system of operations. In the wider sense the plans aims to recover pedestrian walkways, considering them more as a system of facilities (stopping, movement, waiting, information, etc.), thus easing effort and facilitating use of services. The "Via Montalese Accessible Urban Way" is the section of the route that has just been completed, and that represents the main pedestrian walkway in Montemurlo, both as it is located on the most important main road, which runs through the centre, and due to the presence of commercial activities, and buildings of public interest, such as the Town Hall and other services. One of the bases of the project was that of creating continuous differentiated parallel strips along the wider sections of the walkway: an external strip, about 1.5 m wide adjacent to the road, and designed as a "filter" for the passage from the road to a pedestrian environment; a second strip dedicated to services, lamp-posts, trees and masting, creating a screen from the road and perspective alignment, as well as providing new orderliness on the pavement, freeing the route of obstacles; an internal strip, of varying dimensions, which is the continuous route dedicated to pedestrian use.. Paving shall be laid with various frames in order to highlight the functional differences between the various strips: pink tiles for the outer strip, reconstructed stone running slabs for the service strip, and similarly grey slabs laid transversely for the inner pedestrian strip. Grey-white strips create a transversal rhythm, which articulates the cadence of the masting and lamp-posts, allowing a measuring of the perspective space, and a definite improvement in the perspective gradient. The colours and chromatic contrasts are used also to facilitate use by the poor of sight, especially at crossings, where white strips are used and a different anthracite grey paving surface with tactile codes for the blind.

In questa pagina, il percorso di via Montalese.

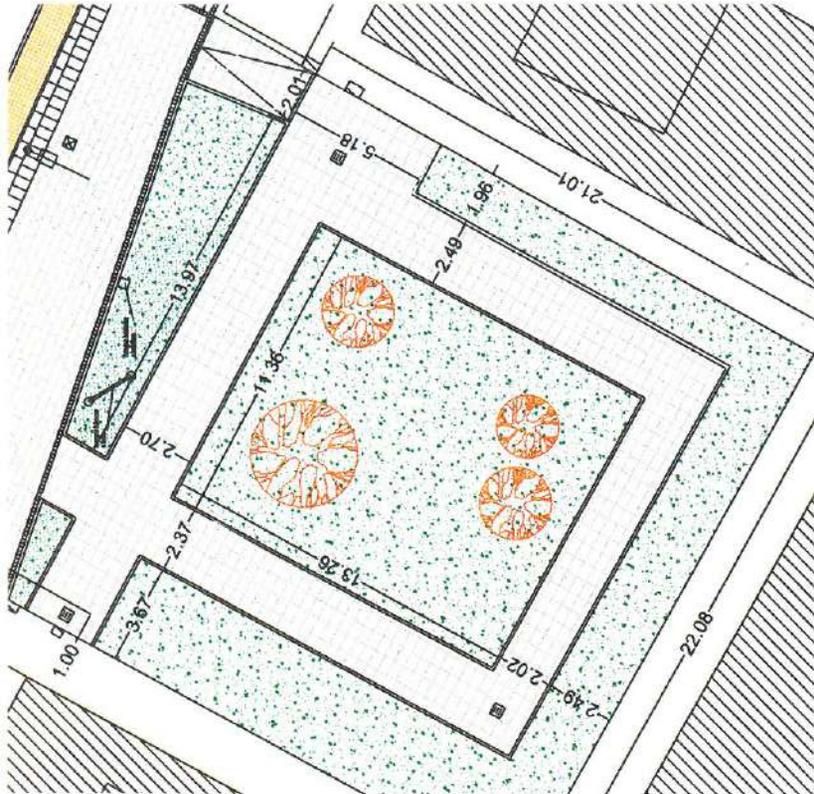
Nella pagina a lato, dettagli di progetto: sezione tipo della pavimentazione; attacco tra albero e pavimentazione; cadutaioa per raccolta acque; attacco corpo illuminante.

Legenda: 1 pavimentazione in lastre di pietra ricostruite; 2 malta bastarda; 3 massetto in cls; 4 materiale arido; 5 sottofondo stabilizzato; 6 cordonato in cls; 7 conglomerato bituminoso; 8/9 fondazione in conglomerato cementizio; 10 calcestruzzo; 11 terreno vegetale; 12 pozzetto; 13/15 chiusino in ghisa; 14 pozzetto di ispezione; 16 canalizzazione cavi elettrici; 17 corpo illuminante; 18 strato binder.

In this page, the footpath of via Montalese.

Next page, details: section of the flooring; contact between tree and flooring; rain water drain; lighting pole.

Caption: 1 flooring in rebuilt stones; 2 bastard mortar; 3 concrete layer; 4 dry gravel; 5 foundation layer; 6 concrete kerb; 7 asphalt mix; 8/9 concrete foundation; 10 concrete; 11 soil; 12 drain; 13/15 drain cover; 14 inspection space; 16 lighting system; 17 lighting pole; 18 binder layer.



In alto, pianta di un cortile lungo il percorso accessibile di via Montalese; al centro, sistemazione del tratto interno al giardino; a destra, particolare della mappa tattile presso il monumento ai caduti.

Above, plan of a courtyard along the footpath of via Montalese; middle, the stretch into the garden; right, the tactile map near the war memorial.



continue e differenziate: una più esterna, larga circa 1,5 m., contigua al flusso delle auto intesa come "filtro" di passaggio dalla strada ad un ambito pedonale; la seconda dedicata ai servizi, ai pali dell'illuminazione, alle alberature, che creano uno schermo rispetto alla strada e un allineamento prospettico, oltre a consentire un nuovo ordine nel marciapiede, liberando il percorso dagli ostacoli; una fascia più interna, di dimensioni variabili, che è il percorso continuo dedicato al pedone.

La pavimentazione, tessuta secondo orditure diverse, sottolinea la differenza funzionale delle fasce: quadrotti color rosato per la fascia esterna, lastre di pietra ricostruita tipo basaltina disposte "a correre" per la fascia di servizio, lastre ugualmente grigie tipo basaltina disposte trasversalmente per il percorso pedonale interno. Delle fasce bianco botticino costruiscono poi un ritmo trasversale, che scandisce la cadenza delle alberature e dei pali dell'illuminazione, consentendo una misurazione dello spazio prospettico e con indubbio miglioramento del gradiente percettivo. I colori e i contrasti cromatici sono utilizzati anche a favore degli ipovedenti, in special modo negli attraversamenti, dove vengono utilizzate lastre bianche e viene inserita una pavimentazione differenziata di colore grigio antracite con codici tattili per non vedenti. Alcune aree dedicate alla sosta sono strutturate a guisa di piccole piazzette, come quella prospiciente il monumento ai caduti, sul marciapiede opposto rispetto al Municipio, dal quale si diparte il percorso che attraversa il giardino. In questo punto il progetto ha modificato sostanzialmente il vecchio tracciato pedonale, che era costituito dallo stretto marciapiede tra la siepe e la strada,

ponendo il percorso al di qua della siepe e utilizzando la stessa come schermo dal traffico veicolare e regalando nel contempo al pedone un passaggio più confortevole all'interno di uno spazio verde.

Nel tratto successivo (via F.lli Rosselli - via Petrarca, per le popolazioni autoctone) il piano orizzontale è modulato seguendo i ritmi degli edifici, con continue variazioni di sezione a lambire gli ingressi e le aree di pertinenza degli esercizi commerciali, aprendosi a metà del percorso verso un cortile interno.

Sull'altro fronte, nel tratto di strada di ingresso al paese per chi proviene dalla direzione di Montale, il marciapiede sistemato è quello opposto a piazza Fornacelle, vuoto urbano privo di particolari e significative connotazioni, prospiciente una villa storica (Villa Giamari), spazio che ospita settimanalmente il mercato cittadino. Il percorso parte stretto con un'unica fascia fruibile, limitato da un parcheggio pubblico, per allargarsi nel secondo tratto, recuperando ai pedoni la solita fascia attigua agli edifici, secondo gli stessi criteri funzionali e morfologici delle altre sistemazioni.

Con le esigue risorse economiche dell'appalto è stato possibile, poi, realizzare lungo tutto il resto dei marciapiedi del percorso solo gli attraversamenti, punti critici di passaggio dal luogo pedonale protetto del marciapiede alla sede stradale.

Una futura realizzazione dei tratti mancanti e dell'altro lato del marciapiede, legando anche le sistemazioni di Piazza Fornacelle e P.zza Martiri della Libertà, potrà a nostro avviso rendere ancora più forte l'asse pedonale, restituendo al paese un'idea di "centro".

**Matteo Clemente
Tommaso Emler**

Arredo urbano a Montemurlo

Committente:	Comune di Montemurlo (PO)
Progettazione e Direzione Lavori:	Studio Associato Architetti Clemente - Emler, Roma
Importo dei lavori:	Euro 273.722,16 (Lit. 530.000.000)