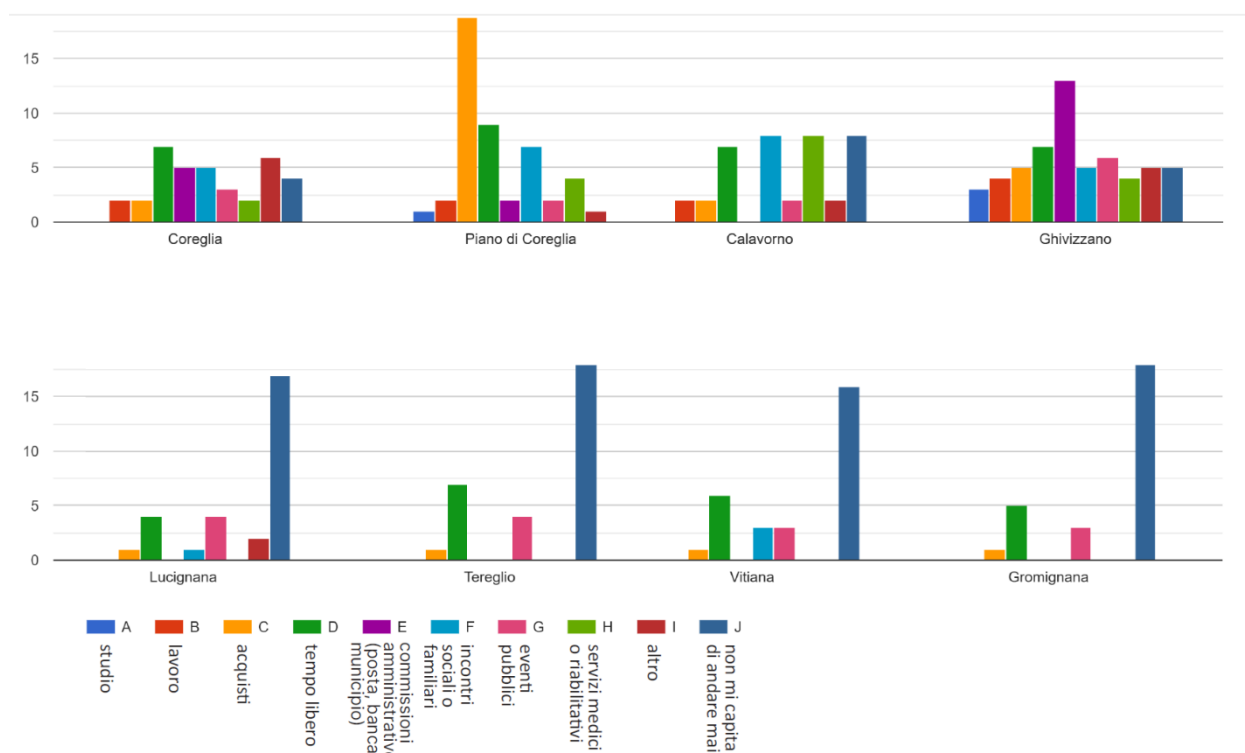


Spostamenti

La rappresentatività del campione è ampia e copre quasi tutte le frazioni, ad eccezione di Lucignana, Tereglio e Gromignana, zone scarsamente abitate. Questo aspetto suggerisce che i risultati del questionario possono essere considerati indicativi delle esigenze generali del territorio, ma che le frazioni meno popolate potrebbero necessitare di ulteriori sforzi per raccogliere dati specifici e comprenderne le problematiche.



Abitualmente ti sposti sul territorio di Coreglia per motivi di (indicare quale attività abitualmente svolgi in ogni frazione)

Per quanto riguarda la distribuzione degli spostamenti, emerge una chiara polarizzazione delle attività verso determinate aree:

- Coreglia è principalmente meta di attività ricreative e di tempo libero.
- Piano di Coreglia è il centro principale per acquisti.
- Calavorno si distingue per la fruizione di servizi medici o riabilitativi e incontri sociali o familiari.
- Ghivizzano, sede distaccata del comune, è il punto di riferimento per commissioni amministrative.

Le frazioni meno frequentate, come Lucignana, Tereglio, Vitiana e Gromignana, sembrano avere un ruolo marginale nella vita quotidiana degli intervistati, probabilmente a causa della bassa densità abitativa e della limitata offerta di servizi o attrattive. Questo suggerisce che gli interventi di accessibilità e mobilità dovrebbero essere prioritariamente concentrati nelle aree maggiormente frequentate, pur senza trascurare del tutto le frazioni più isolate per garantire un equilibrio territoriale.

Percezione dell'ambiente: i percorsi

I dati evidenziano una percezione critica dell'ambiente urbano dal punto di vista dei pedoni, con un'ampia maggioranza (74%) che segnala la presenza di buche o deformazioni della pavimentazione come il problema principale. Questo dato sottolinea l'urgenza di interventi di manutenzione e ripristino delle superfici pedonali, che rappresentano un rischio per la sicurezza e la mobilità di tutti, in particolare per anziani, bambini e persone con mobilità ridotta.

Il 52% degli intervistati lamenta l'assenza di percorsi pedonali protetti dai veicoli, evidenziando un problema strutturale nella separazione tra pedoni e traffico motorizzato. Questo elemento non solo mette in discussione la sicurezza dei pedoni, ma scoraggia anche l'utilizzo degli spostamenti a piedi, rendendo meno attrattiva questa modalità di trasporto.

Infine, il 40% degli intervistati riporta ostacoli legati alla presenza di marciapiedi stretti e alla vegetazione non gestita (rami sporgenti, siepi). Questi fattori creano difficoltà aggiuntive, specialmente in spazi già limitati, e possono ridurre ulteriormente la percorribilità per persone con passeggini, carrelli o sedie a rotelle.

Poiché era possibile fornire più risposte, i dati indicano che questi problemi sono spesso percepiti in modo cumulativo, aggravando la fruibilità complessiva dell'ambiente pedonale.

Percezione dell'ambiente: edifici pubblici

I dati relativi ai disagi riscontrati all'interno degli edifici pubblici suggeriscono che, sebbene una parte significativa degli intervistati (41%) non rilevi particolari problemi, esistono comunque criticità percepite da una parte consistente della popolazione. Il 26% degli intervistati segnala l'assenza di corrimano sulle scale come un problema, evidenziando una carenza nelle strutture di supporto per persone con difficoltà motorie o anziani, che potrebbero affrontare rischi maggiori nel salire o scendere le scale.

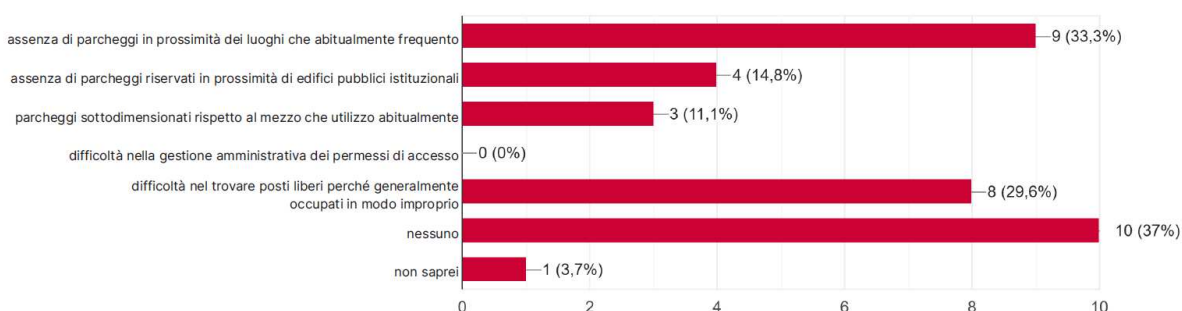
Un altro problema importante, segnalato dal 22% degli intervistati, riguarda la presenza di gradini all'ingresso degli edifici. Questa è una barriera architettonica fondamentale che rende difficile l'accesso a persone con disabilità motorie, passeggini o carrelli. La mancanza di rampe o soluzioni alternative per superare i gradini contribuisce ad escludere una parte della popolazione dall'accesso a luoghi pubblici essenziali.

Poiché era possibile fornire più risposte, è probabile che gli intervistati abbiano considerato più di un fattore problematico, il che sottolinea la molteplicità degli ostacoli che possono rendere difficoltoso l'accesso agli edifici pubblici per una parte della popolazione.

Percezione dell'ambiente: utilizzo dei mezzi privati

I dati relativi ai disagi riscontrati nell'utilizzo dei mezzi privati evidenziano alcune problematiche significative legate alla disponibilità di parcheggi. Sebbene il 37% degli intervistati non riscontri particolari problemi nell'utilizzo dell'auto privata, una parte considerevole della popolazione (33%) segnala l'assenza di parcheggi in prossimità dei luoghi di interesse. Questo rappresenta un ostacolo importante, in quanto la mancanza di aree di sosta nelle vicinanze di luoghi può aumentare la frustrazione degli utenti.

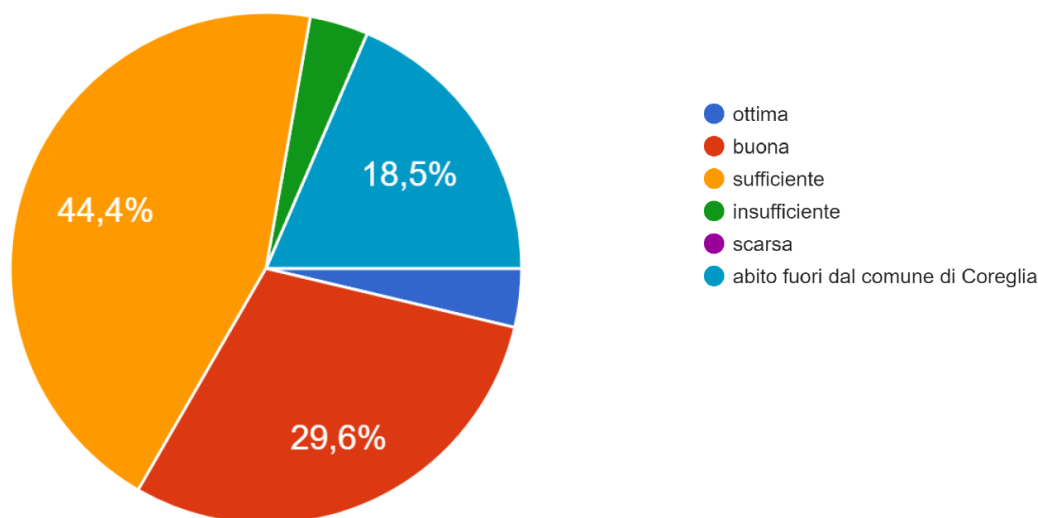
Inoltre, il 30% degli intervistati lamenta la difficoltà nel trovare posti liberi, un problema che riflette una gestione inadeguata degli spazi di sosta, dove la domanda di parcheggio supera la disponibilità.



Quali sono i disagi che incontri quando utilizzi il mezzo privato?

Percezione dell'ambiente: qualità della vita

I dati relativi alla qualità della vita nelle varie frazioni del comune di Coreglia Antelminelli, evidenziano una percezione prevalentemente positiva, con il 30% degli intervistati che attribuisce un giudizio "buono" alla propria zona di residenza, mentre una percentuale maggiore, il 45%, la considera "sufficiente". Questi risultati indicano che la maggior parte degli abitanti percepisce la propria frazione come abbastanza vivibile, ma con margini di miglioramento.



Che valore attribuisce alla qualità della vita nella frazione in cui abiti?

Grado percepito di priorità di intervento

I dati relativi alla valutazione della priorità degli interventi per migliorare l'accessibilità nelle diverse frazioni mostrano un quadro variegato che riflette le specifiche esigenze di ciascuna zona.

Coreglia, con una valutazione di 4 su 5, emerge come una frazione che, pur non essendo la più urgente, è comunque percepita come una delle aree dove è necessario un intervento significativo per migliorare l'accessibilità. Questo potrebbe essere dovuto alla presenza di un numero maggiore di residenti o attività, con esigenze più evidenti rispetto ad altre zone, ma senza la necessità di interventi urgenti.

Piano di Coreglia, Calavorno, Ghivizzano, Gromignana e Lucignana sono tutte valutate con un 3 (Lucignana ha votazioni paritarie fra 3 e 4), indicando che questi luoghi sono percepiti come zone dove l'accessibilità necessita di interventi, ma non con la stessa urgenza di altre aree. La valutazione media suggerisce che in queste frazioni ci siano comunque criticità, ma queste non sono ritenute particolarmente gravi rispetto ad altre. È possibile che in queste zone l'accessibilità sia migliorabile, ma che la situazione attuale non crei disagi insostenibili.

Infine, Tereglio e Vitiana, con una valutazione di 5, sono considerate le frazioni con la situazione di accessibilità più urgente. Questo potrebbe riflettere problematiche infrastrutturali più gravi o una maggiore difficoltà per le persone con fragilità di muoversi in queste aree, dovuta sicuramente alla morfologia del territorio e alle difficoltà intrinseche di fruizione dello stesso.

Mezzi di trasporto pubblico

I dati relativi all'uso dei mezzi pubblici e alla loro valutazione offrono spunti interessanti sulla qualità dei servizi di trasporto pubblico nella zona.

Solo l'11% degli intervistati utilizza i mezzi pubblici, un dato che potrebbe suggerire una bassa diffusione dell'uso di questa modalità di trasporto, forse dovuta alla preferenza per l'auto privata, alla limitata copertura dei servizi pubblici o alla percezione di disservizi.

Per quanto riguarda le valutazioni di sicurezza d'uso, comfort, sistemi di comunicatività e raggiungibilità, il giudizio degli intervistati è generalmente sufficiente. Sebbene questi parametri non ricevano una valutazione negativa, l'indicazione di "sufficiente" suggerisce che, sebbene i mezzi pubblici siano considerati accettabili, ci sia ampio margine di miglioramento.

Un aspetto che emerge come particolarmente problematico è la praticabilità dei mezzi, valutata come insufficiente, con particolare riferimento agli spazi idonei per la sosta di sedie a rotelle. Questo è un segnale importante di come i mezzi pubblici non siano pienamente accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta. L'insufficienza di spazi adeguati per le sedie a rotelle non solo compromette l'accessibilità, ma può anche dissuadere le persone con fragilità dall'utilizzare i mezzi pubblici, perpetuando l'esclusione e riducendo l'efficacia dei trasporti pubblici come soluzione di mobilità inclusiva.

Suggerimenti aperti

I suggerimenti raccolti nella parte finale del questionario, che riguardano edifici pubblici e spazi aperti da attenzionare nella redazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), evidenziano alcune aree chiave dove la comunità percepisce una maggiore necessità di interventi per migliorare l'accessibilità.

Le risposte più frequenti hanno riguardato Coreglia, in particolare luoghi significativi come il Palazzo Comunale, il Teatro Bambi, il Museo della Figurina e il Forte. Questi edifici, essendo probabilmente utilizzati da un ampio numero di cittadini, sono identificati come punti cruciali che necessitano di interventi di adeguamento per garantire l'accesso a tutti, comprese le persone con disabilità. La segnalazione di questi luoghi suggerisce che, pur essendo spazi importanti per la vita sociale e culturale della comunità, potrebbero non essere completamente accessibili per chi ha difficoltà motorie o altre fragilità.

Inoltre, i percorsi di Piano di Coreglia sono stati indicati come un'altra area da migliorare. Questo potrebbe implicare che la zona non è ben servita da marciapiedi, attraversamenti sicuri o infrastrutture pedonali adeguate, creando difficoltà per chi si sposta a piedi o con mezzi di supporto.

Infine, le chiese di Tereglio e Vitiana sono state citate come luoghi che necessitano di interventi per migliorare l'accessibilità. Le chiese, come edifici storici, possono presentare problematiche legate a gradini, ingressi non accessibili o spazi interni non adeguati per persone con disabilità. La segnalazione di questi luoghi evidenzia l'importanza di garantire che anche i luoghi di culto, che sono punti di riferimento spirituale e sociale per la comunità, siano accessibili a tutti.

7.3 Elaborazione della cartografia del quadro conoscitivo

Sulla base dei dati raccolti e delle interlocuzioni e gli incontri con l'Amministrazione Comunale, è stata prodotta una cartografia tematica che ha incluso mappe di base, la carta delle proprietà e delle progettualità, fornendo un quadro spaziale delle criticità e delle opportunità. Di seguito stralcio dell'elenco elaborati relativamente alla cartografia:

CARTOGRAFIA DI BASE		
CARTOGRAFIA DI BASE ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO Coreglia Antelminelli	B	01
CARTOGRAFIA DI BASE ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO Piano di Coreglia	B	02
CARTOGRAFIA DI BASE ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO Ghivizzano e Calavorno	B	03

CARTOGRAFIA DI BASE ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO Lucignana, Gromignana, Vitiana, Tereglio	B	04
CARTE DELLE PROPRIETÀ		
CARTA DELLE PROPRIETÀ Coreglia Antelminelli	R	01
CARTA DELLE PROPRIETÀ Piano di Coreglia	R	02
CARTA DELLE PROPRIETÀ Ghivizzano e Calavorno	R	03
CARTA DELLE PROPRIETÀ Lucignana, Gromignana, Vitiana, Tereglio	R	04
CARTE DELLE PROGETTUALITÀ		
CARTA DELLE PROGETTUALITÀ Coreglia Antelminelli	P	01
CARTA DELLE PROGETTUALITÀ Piano di Coreglia	P	02
CARTA DELLE PROGETTUALITÀ Ghivizzano e Calavorno	P	03
CARTA DELLE PROGETTUALITÀ Lucignana, Gromignana, Vitiana, Tereglio	P	04

Ogni carta riporta l'individuazione del confine Comunale e il perimetro delle frazioni ottenuto mediante interpolazione fra il perimetro del territorio urbanizzato e le sezioni di censimento Istat che sono suddivisioni del territorio italiano utilizzate per la raccolta dei dati nei censimenti della popolazione e delle abitazioni. Ogni sezione di censimento rappresenta una parte del territorio comunale, ed è una delle unità di base per la rilevazione delle informazioni da parte dell'Istituto Nazionale di Statistica (Istat).

Cartografia di base

La cartografia di base è il punto di partenza del Piano, la base informativa dettagliata e aggiornata sulle attrezzature pubbliche e di uso pubblico, precedentemente descritta nel punto 5.1

Carta delle proprietà

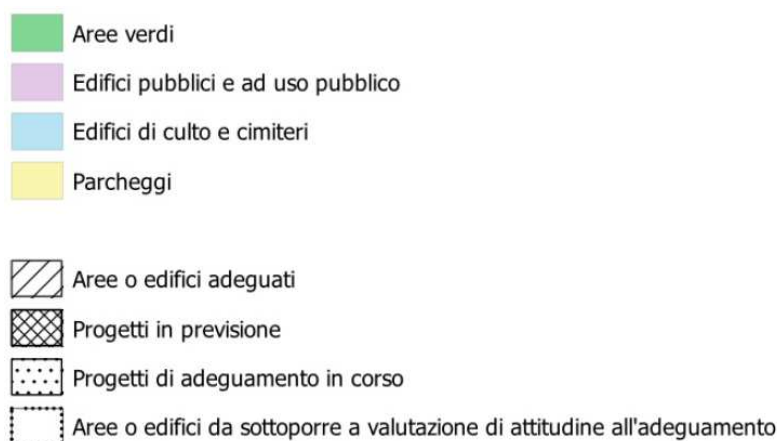
L'identificazione della titolarità dei luoghi pubblici o di uso pubblico presenti sul territorio comunale è essenziale per definire le modalità di attuazione del processo di adeguamento, cioè per stabilire "chi deve fare cosa". Il Comune deve attivare e coltivare un dialogo con Soggetti pubblici e privati affinché sia garantita agli abitanti l'accessibilità ai luoghi, beni e servizi presenti all'interno del territorio comunale.

Nella carta vengono segnalate con distinte connotazioni grafiche:

- Proprietà ecclesiastiche
- Proprietà Comunali
- Proprietà private ad uso pubblico

Carta delle progettualità

La finalità di questa carta è quella di effettuare un'analisi preliminare di tutti gli spazi urbani e degli edifici da sottoporre al rilievo analitico delle barriere architettoniche, al fine di individuare il metodo più consono per il rilievo stesso. Nella legenda vengono riportate queste informazioni sovrapposte:



Legenda delle Carte delle progettualità

Con i colori pieni vengono campite le aree verdi, gli edifici pubblici e ad uso pubblico (comprese le attrezzature sportive), gli edifici di culto e i cimiteri e i parcheggi.

Con delle campiture nere sovrapposte (righettato, quadretto, puntini etc..) sono riportati i gradi di progettualità:

- Aree o edifici adeguati; si intendono tutti quegli spazi su cui sono stati fatti lavori dopo il 2009, anno che è stato considerato di riferimento in quanto coincidente con Il D.P.G.R. 41/R/2009 della Toscana, "Regolamento di attuazione della Legge regionale 8 gennaio 2007, n. 3, in materia di eliminazione delle barriere architettoniche"
- Progetti in previsione
- Progetti di adeguamento in corso
- Aree o edifici da sottoporre a valutazione di attitudine all'adeguamento

Questa scrematura ha permesso di selezionare ulteriormente le attrezzature del territorio, escludendo da un'analisi di dettaglio le aree o gli edifici adeguati, che hanno progetti in corso o in previsione.

Di tutte le aree rimaste in gioco è stata fatta una valutazione di attitudine all'adeguamento.

7.4 Valutazione di attitudine all'adeguamento e definizione degli edifici e percorsi strategici

Le aree e gli edifici che non risultano, per i dati ad oggi conosciuti e forniti dall'Amministrazione Comunale, adeguati, o con progetti in corso o in previsione, sono le seguenti:

Coreglia Antelminelli capoluogo	Ghivizzano	Calavorno
ASL	Farmacia	Attrezzatura sportiva
Forte	Banca	
Palazzo comunale		Lucignana
Rsa	Piano di Coreglia	Area verde
Teatro	Casa degli alpini	
Museo	Misericordia	Vitiana
Ufficio postale	Farmacia	Area verde
Farmacia	Ufficio postale	
Carabinieri		Tereglio
Attrezzatura sportiva		Attrezzatura sportiva

Non sempre gli edifici hanno le potenzialità per raggiungere idonei livelli di accessibilità a seguito di un intervento di adeguamento. Alcuni manufatti non risultano adeguabili per fattori intrinseci (legati cioè alle loro caratteristiche strutturali), o estrinseci (legati a cause esterne). Talvolta gli interventi di adeguamento sono tecnicamente possibili, ma di problematica fattibilità economica, in altri casi, i costi da sostenere potrebbero risultare, per una comunità, troppo elevati a fronte dei benefici ottenuti.

La valutazione di attitudine all'adeguamento della lista degli spazi di cui sopra, serve a fornire elementi di conoscenza utili per orientare le scelte di programma.

Dalle valutazioni effettuate con l'amministrazione Comunale, è emerso che sono stati esclusi dai rilievi analitici le aree verdi di Lucignana e Vitiana, nonché l'attrezzatura sportiva di Tereglio. La decisione di non includere questi spazi nei rilievi è stata presa in considerazione delle difficoltà intrinseche di accessibilità delle frazioni in cui si trovano. Poiché queste aree sono difficilmente raggiungibili, si è ritenuto opportuno non indagare sull'adeguabilità di tali spazi, considerando le realistiche difficoltà di accesso che caratterizzano queste località.

Tra gli edifici censiti, sono stati identificati quelli di maggiore importanza per la comunità, che hanno richiesto un'analisi più approfondita.

Inoltre, sono state escluse dai rilievi analitici le attrezzature di Ghivizzano e Piano di Coreglia, in quanto si tratta per lo più di spazi privati ad uso pubblico. Si è ritenuto che la valutazione dell'adeguabilità di questi spazi potesse essere demandata direttamente agli utilizzatori e ai gestori attuali (come ad esempio la Casa degli Alpini, la banca, la farmacia, la posta, ecc.), in quanto sono loro che, in qualità di gestori o utenti, hanno una conoscenza diretta delle problematiche di accessibilità e delle necessità di intervento per migliorare l'accesso a tali strutture.

Una precisazione sulla Stazione di Ghivizzano. La stazione ferroviaria è stata esclusa dai rilievi analitici e classificata come adeguata nella carta delle progettualità. Questa scelta si basa sulla considerazione che, allo stato attuale, la funzionalità della stazione è garantita, anche per utenti con disabilità.

La banchina della stazione presenta spazi adeguati per consentire la manovra e la fruizione anche da parte di persone che utilizzano sedie a ruote. Inoltre, i treni che servono la stazione sono dotati di servizi accessibili e progettati per consentire l'accesso senza barriere architettoniche. Questo include rampe o piattaforme di accesso, corrimano e altre attrezzature che favoriscono la mobilità di persone con esigenze specifiche.

Va sottolineato che l'edificio della stazione, al momento, risulta chiuso. Di conseguenza, non è stato possibile effettuare una verifica diretta delle condizioni di accessibilità all'interno della struttura. Tuttavia, data la presenza di servizi accessibili sulla banchina e sui treni, si è ritenuto opportuno segnalare la stazione come adeguata.

Questa classificazione riflette lo stato attuale della funzionalità della stazione e il fatto che, pur in assenza di un'analisi interna dell'edificio, le esigenze principali degli utenti, inclusi quelli con disabilità, sembrano essere adeguatamente soddisfatte. La stazione rappresenta quindi un'infrastruttura accessibile e pienamente fruibile nel contesto del territorio analizzato.

A Coreglia Capoluogo, come nel fondovalle, sono stati esclusi gli edifici privati dai rilievi analitici. Tuttavia, sono stati attenzionati quattro edifici che si ritiene abbiano un interesse strategico per l'intero comune e che sono emersi dai questionari come luoghi di interesse specifico per la comunità. Questi edifici sono:

- il Forte
- il Teatro
- il Museo
- il Palazzo Comunale

Questi luoghi, oltre ad avere un'importanza culturale e storica, sono considerati punti cruciali per l'inclusività e la fruibilità da parte di tutti i cittadini, rendendo fondamentale l'analisi e l'adeguamento delle loro strutture per garantire l'accessibilità universale.

Per quanto riguarda i percorsi di fondovalle, su segnalazione delle strutture tecniche Comunali condivise dall'amministrazione, sono stati individuati cinque percorsi significativi, da analizzare in dettaglio:

- Piano di Coreglia – Via Di Ghivizzano – SP38 – Via Porrina – Via Della Chiesa
- Piano di Coreglia - via Nazionale SR 445 – dal distributore Eni alla farmacia Toti
- Ghivizzano – via della Stazione
- Ghivizzano – via Nazionale SR 445 – dalla Chiesa alla sede distaccata degli uffici Comunali
- Calavorno - Via Dezza – Via Di Lucignana – Via Castracani

7.5 Esecuzione dei sopralluoghi

Sono state effettuate ispezioni in loco per verificare direttamente le condizioni di accessibilità dei principali luoghi di interesse individuati, raccogliendo dati dettagliati su barriere architettoniche e altre problematiche.

Le ispezioni hanno riguardato in particolare i quattro edifici attenzionati: il Forte, il Museo, il Teatro e il Palazzo Comunale, al fine di analizzare le difficoltà di accesso e suggerire possibili interventi di miglioramento. Inoltre, sono stati monitorati i percorsi di fondovalle, con particolare attenzione alla loro percorribilità per le persone con difficoltà motorie, al fine di identificare le aree che necessitano di interventi urgenti.

Oltre a questi spazi, sono stati visionati anche alcuni percorsi a Coreglia e Ghivizzano Castello, che, sebbene non accessibili, sono stati ritenuti di interesse tipologico. L'analisi di questi percorsi ha permesso di individuare possibili interventi mirati per migliorare l'accessibilità, preservando allo stesso tempo il valore storico e paesaggistico di queste zone.

8 Quadro propositivo (QP)

8.1 Analisi relative ai percorsi, alle aree verdi, ai parcheggi e agli edifici di culto

Sono state realizzate schede specifiche per ogni elemento esaminato (percorsi, edifici di culto, aree verdi, parcheggi), che hanno dettagliato le criticità rilevate. Si riportano nei paragrafi seguenti le analisi.

8.1.1 Percorsi del sistema insediativo di fondovalle

Per i percorsi del sistema insediativo di fondovalle, analizzati in modo più analitico e dettagliato si rimanda agli album allegati dedicati:

- A02 ANALISI DEI PERCORSI – Sistema insediativo di fondovalle

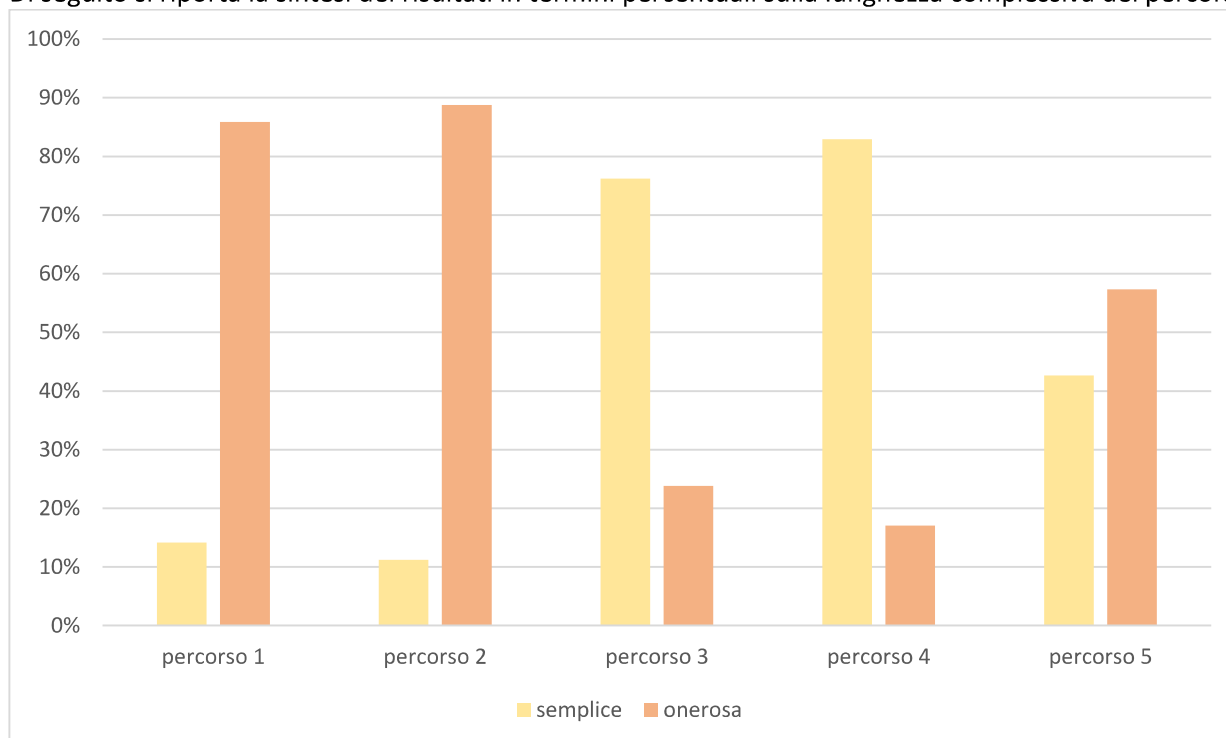
Da valutazioni congiunte e su segnalazione delle strutture tecniche Comunali condivise dall'Amministrazione, sono stati individuati come significativi, da analizzare in dettaglio, i seguenti percorsi:

1. Piano di Coreglia – Via Di Ghivizzano – SP38 – Via Porrina – Via Della Chiesa
2. Piano di Coreglia - via Nazionale SR 445 – dal distributore Eni alla farmacia Toti
3. Ghivizzano – via della Stazione
4. Ghivizzano – via Nazionale SR 445 – dalla Chiesa alla sede distaccata degli uffici Comunali
5. Calavorno - Via Dezza – Via Di Lucignana – Via Castracani

Nelle schede raccolte all'interno dell'allegato, ogni percorso è stato diviso in tratti e per ogni tratto sono state evidenziate caratteristiche geometriche, eventuali ostacoli e barriere architettoniche significative, nonché individuato un grado di adeguabilità:

- Adeguabilità semplice, ovvero quei percorsi che richiedono interventi minimi, per i quali sono sufficienti pochi lavori, ad esempio la demolizione e ricostruzione di un cordonato
- Adeguabilità onerosa, ovvero quei percorsi che richiedono opere ingenti per garantire l'accessibilità, come ad esempio l'acquisizioni di terreni privati

Di seguito si riporta la sintesi dei risultati in termini percentuali sulla lunghezza complessiva dei percorsi:



Adeguabilità
semplice onerosa

Complessivamente, nella tabella a fianco sono sintetizzati i metri lineari di percorsi, suddivisi in grado di adeguabilità semplice e onerosa.

percorso 1	115	698
percorso 2	55	435
percorso 3	80	25
percorso 4	306	63
percorso 5	303	407
	859	1628

8.1.2 Percorsi dei nuclei storici

L'analisi dell'accessibilità dei nuclei storici è stata condotta utilizzando come base cartografica i dati forniti dal Lidar (Light Detection and Ranging). Il Lidar è una tecnologia avanzata di rilevamento del territorio che utilizza impulsi laser per creare una mappatura tridimensionale estremamente precisa delle superfici. Questo strumento consente di acquisire informazioni dettagliate sulla conformazione del terreno, identificando dislivelli, pendenze e caratteristiche geografiche con un'elevata accuratezza.



Coreglia Antelminelli – un percorso nel centro storico dove sarebbe ipotizzabile l'installazione di panchine di sosta



Coreglia Antelminelli – un percorso nel centro storico dove sarebbe ipotizzabile l'installazione di corrimano alle pareti

Grazie all'utilizzo di questi dati, sono stati individuati i percorsi principali all'interno dei centri storici e calcolati i relativi dislivelli, con l'obiettivo di valutare la raggiungibilità e l'adeguabilità dei diversi punti di interesse.

I risultati hanno mostrato che quasi nessuno dei percorsi analizzati presenta pendenze moderate, elemento che avrebbe reso più agevole il transito e l'accessibilità. Al contrario, la maggior parte dei percorsi presenta pendenze significative, tali da limitare fortemente la possibilità di realizzare interventi puntuali per l'eliminazione delle barriere architettoniche. Questa condizione strutturale ha portato alla conclusione che non sarebbe logico intraprendere un lavoro di rilievo analitico dettagliato sulle singole barriere architettoniche, poiché la conformazione generale dei centri storici rappresenta essa stessa una limitazione intrinseca all'accessibilità universale.



Ghivizzano Castello – panchina di sosta – esempio virtuoso di opera di miglioramento dell'accessibilità già in essere



Ghivizzano Castello – corrimano – esempio virtuoso di opera di miglioramento dell'accessibilità già in essere

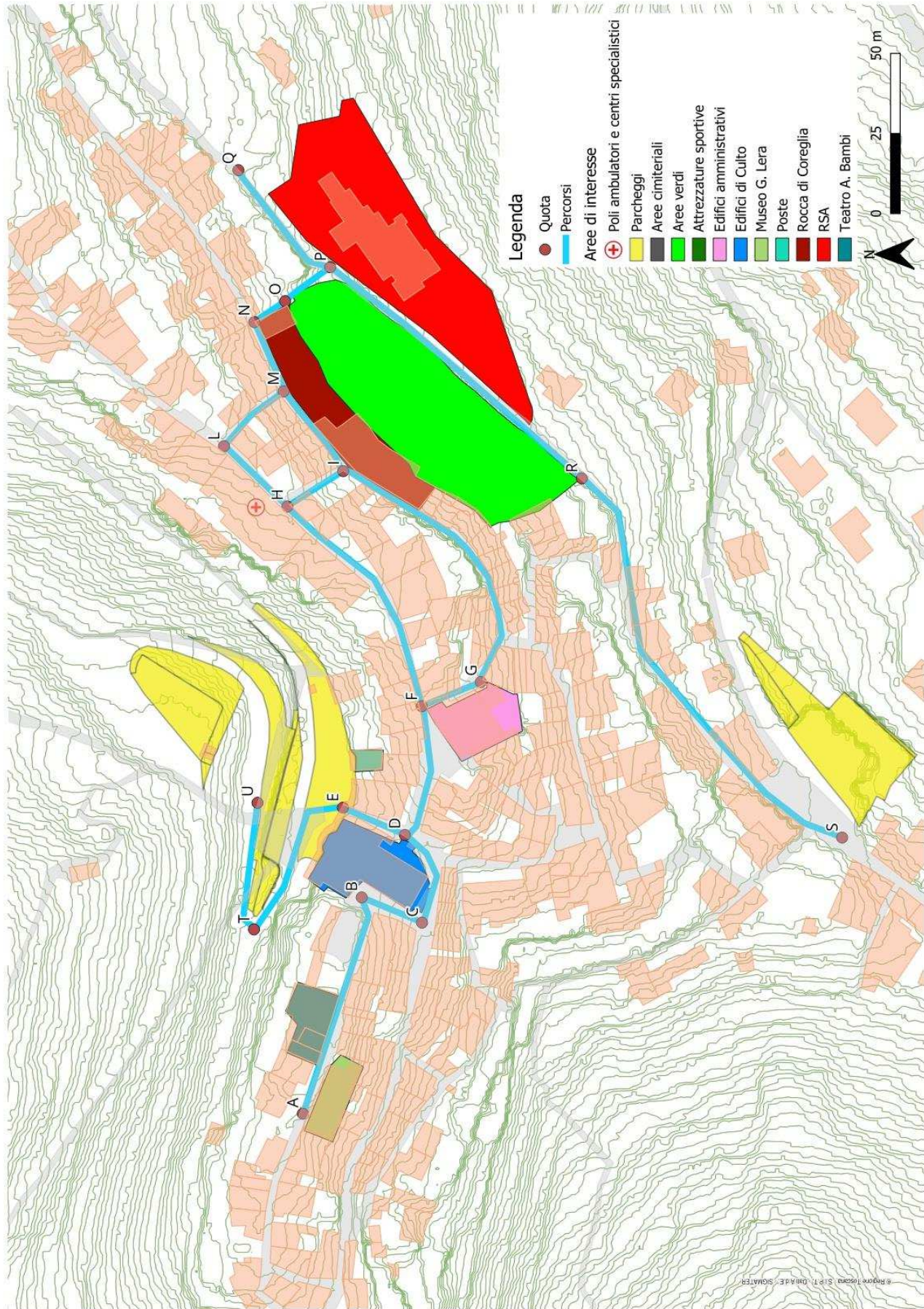
Dalla mappatura effettuata emerge che i centri storici, per via della loro morfologia originaria, hanno un'accessibilità limitata e possono servire solo un certo bacino di utenza. Tuttavia, l'amministrazione comunale può intervenire, laddove non l'abbia già fatto, per migliorare l'accessibilità in senso lato, adottando soluzioni che agevolino la fruibilità di questi luoghi per una più ampia platea di utenti.

Tra le possibili azioni da intraprendere si segnalano:

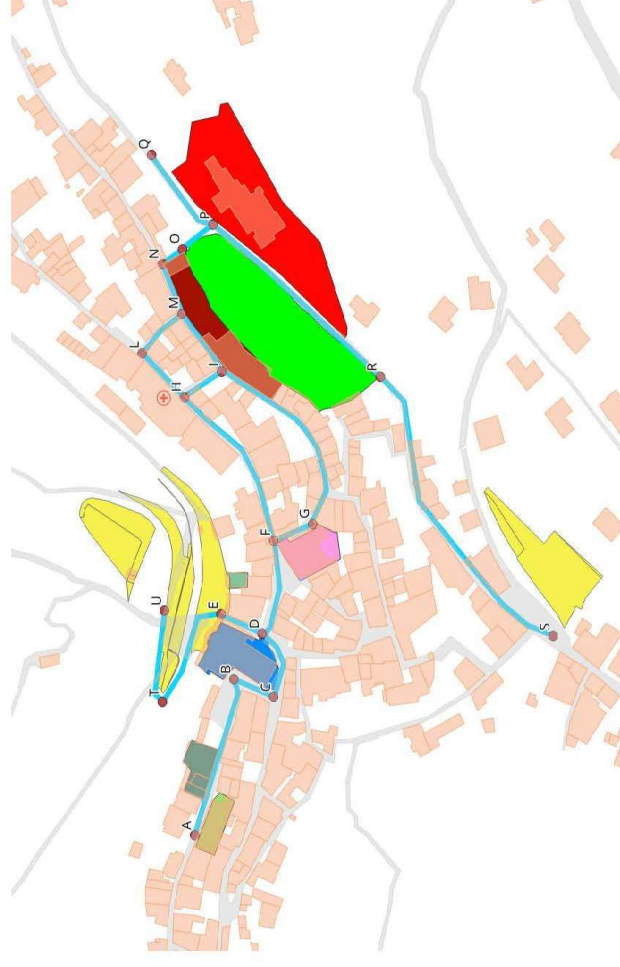
- Installazione di panchine di sosta lungo i percorsi principali, per consentire momenti di riposo, soprattutto per persone con mobilità ridotta o anziani.
- Posizionamento di corrimani nei tratti più ripidi, per aumentare la sicurezza e la praticabilità dei percorsi.
- Implementazione di cartellonistica turistica e orientativa, che faciliti la comprensione degli itinerari, includendo indicazioni su punti di interesse storico-culturale e segnalazioni relative ai percorsi meno impegnativi.
- Miglioramento della pavimentazione, rendendola laddove possibile non sdruciolevole nel rispetto delle caratteristiche storiche e tipologiche dei materiali preesistenti.

Questi interventi, pur non risolvendo la questione dell'accessibilità universale, rappresentano un primo passo per rendere i nuclei storici più fruibili e accoglienti per una gamma più ampia di visitatori, rispettando al contempo il carattere storico e la conformazione unica di questi luoghi.

Si riportano di seguito le analisi frazione per frazione.



Coreglia					
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	Quota fine [m]	p%
A-B	70,70	A 593	B 592	B 592	1,50%
B-C	20,50	B 592	C 588	C 588	19,60%
C-D	31,20	C 588	D 590	D 590	6,50%
D-E	20,90	D 590	E 586	E 586	19,20%
D-F	41,60	D 590	F 594	F 594	9,70%
F-G	20,00	F 594	G 590	G 590	20,00%
F-H	78,00	F 594	H 602	H 602	10,30%
H-I	25,00	H 602	I 596	I 596	24,00%
H-L	27,30	H 602	L 604	L 604	7,40%
L-M	25,00	L 604	M 598	M 598	24,00%
M-N	23,30	M 598	N 598	N 598	0,00%
N-O	11,60	N 598	O 593	O 593	43,20%
O-P	17,20	O 593	P 586	P 586	40,70%
P-Q	41,30	P 586	Q 594	Q 594	19,40%
P-R	102,70	P 586	R 574	R 574	11,70%
R-S	146,10	R 574	S 563	S 563	7,60%
E-T	52,00	E 586	T 581	T 581	9,70%
T-U	40,50	T 581	U 578	U 578	7,50%



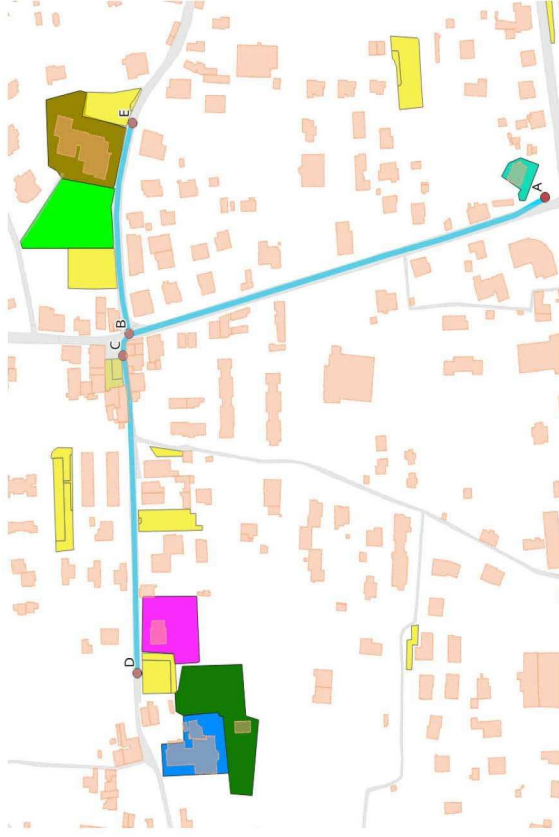
PIANO DI COREGLIA



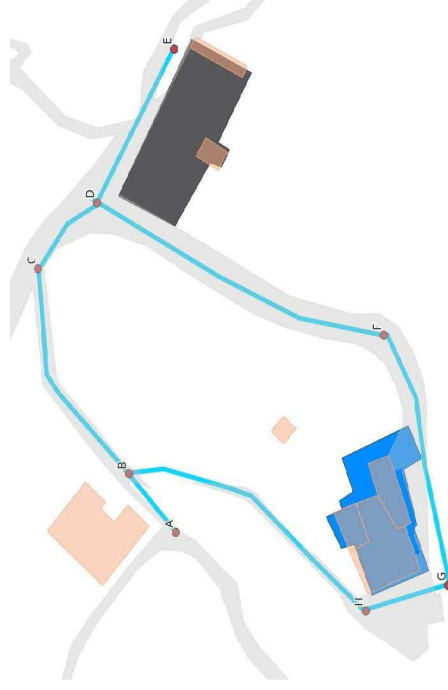
GROMIGNANA



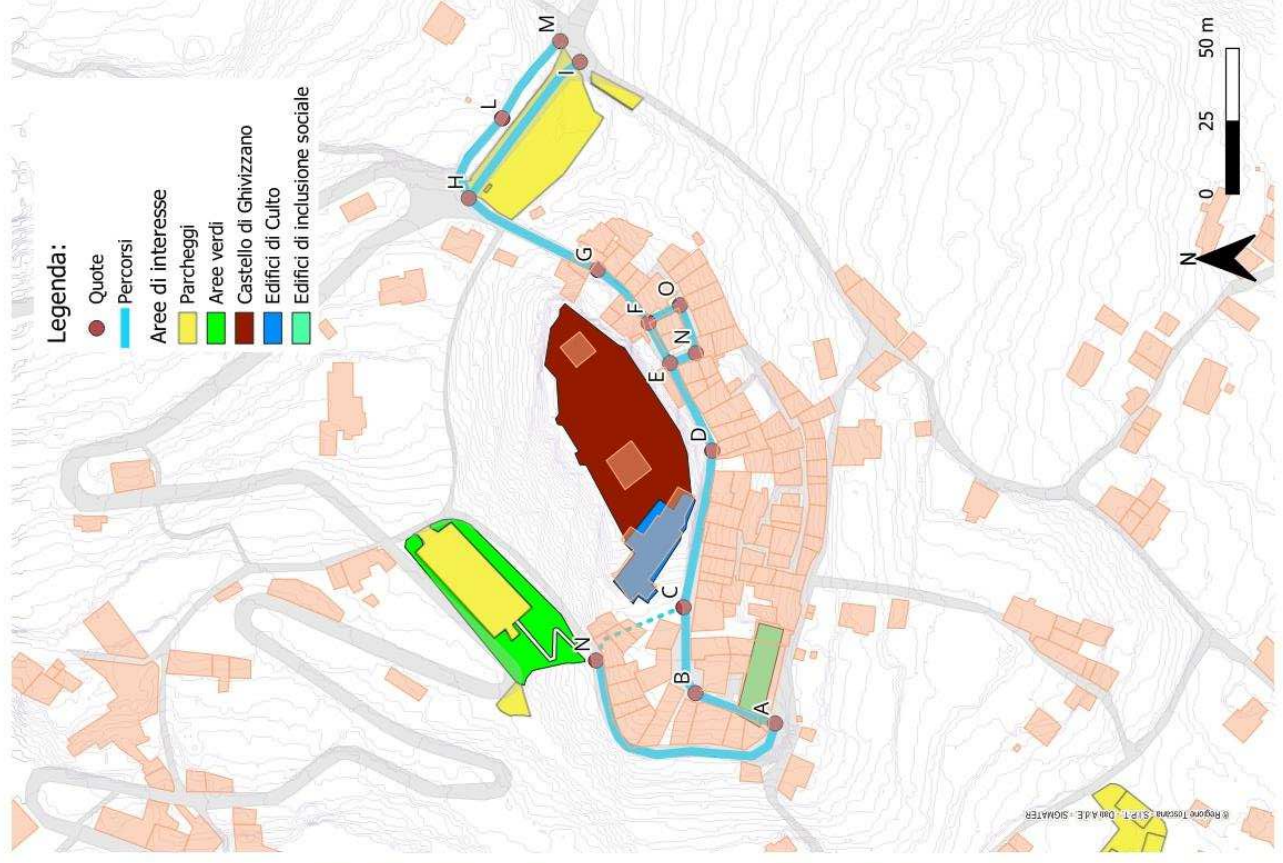
PIANO DI COREGLIA				
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	p%
A-B	336,80	A 161	B 176	4,50%
B-C	16,10	B 176	C 176	0,00%
C-D	220,80	C 176	D 177	0,50%
B-E	148,00	B 176	E 174	1,40%



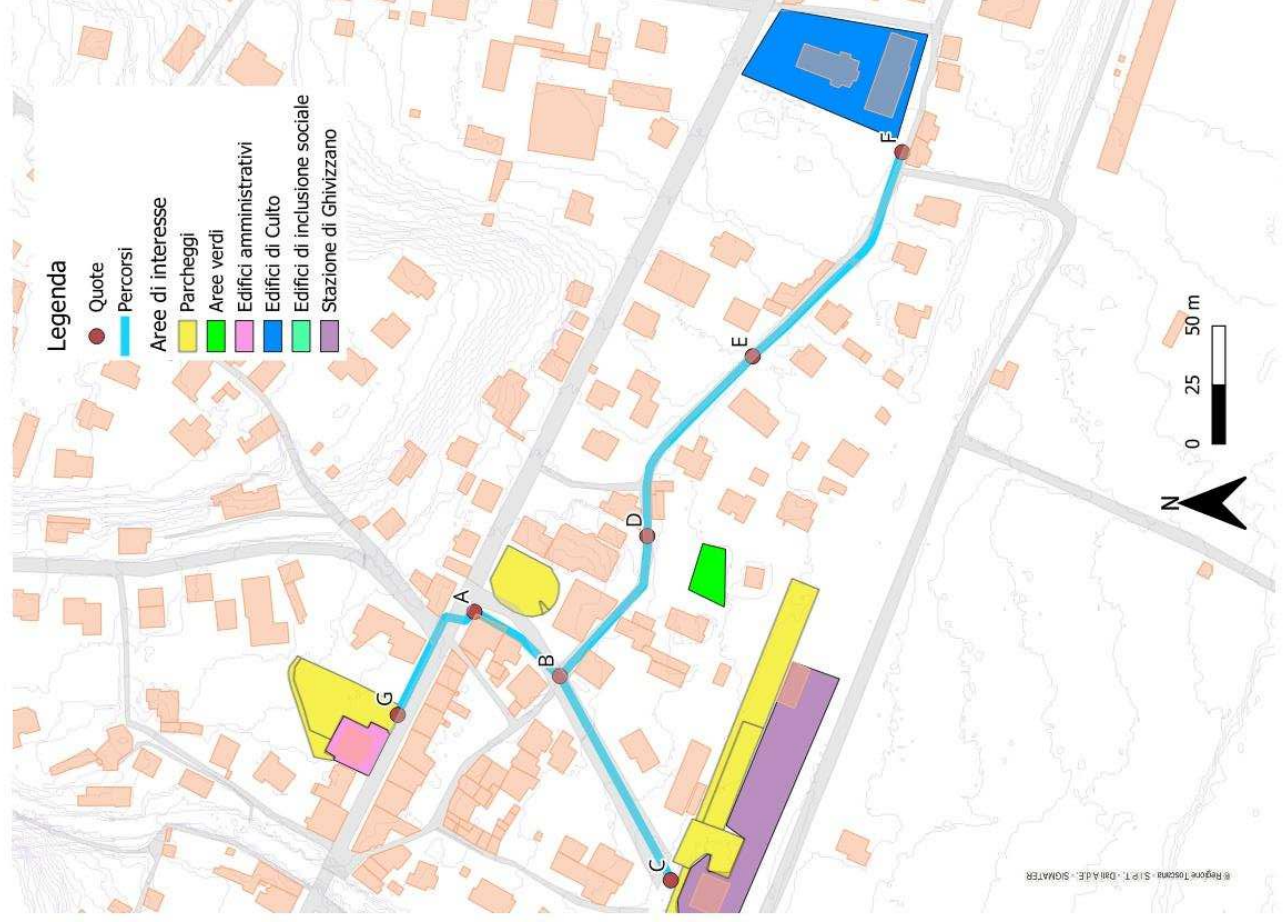
GROMIGNANA				
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	p%
A-B	15,60	A 589	B 591	12,90%
B-C	49,30	B 591	C 600	18,30%
C-D	18,00	C 600	D 602	11,20%
D-E	35,70	D 602	E 606	11,30%
D-F	72,30	D 602	F 603	1,40%
F-G	53,90	F 603	G 601	3,80%
G-H	18,30	G 601	H 601	0,00%
H-B	64,00	H 601	B 591	15,70%



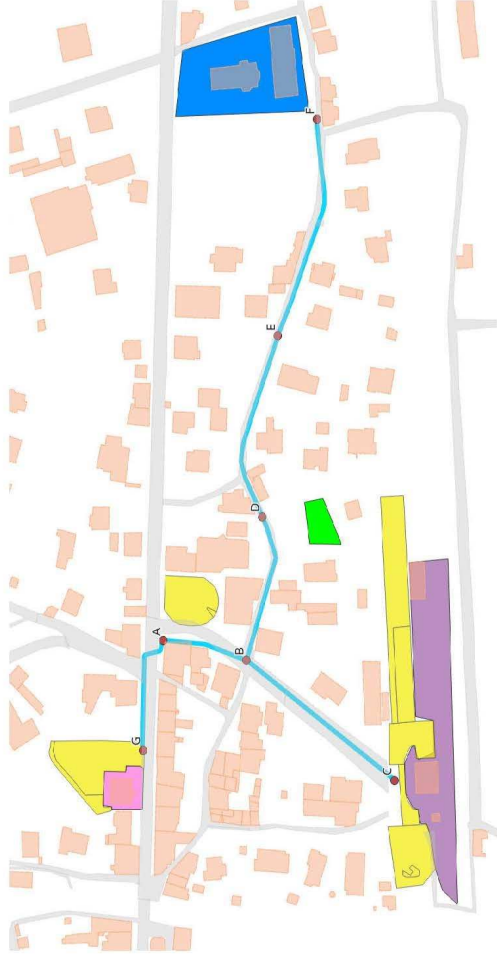
GHIVIZZANO CASTELLO



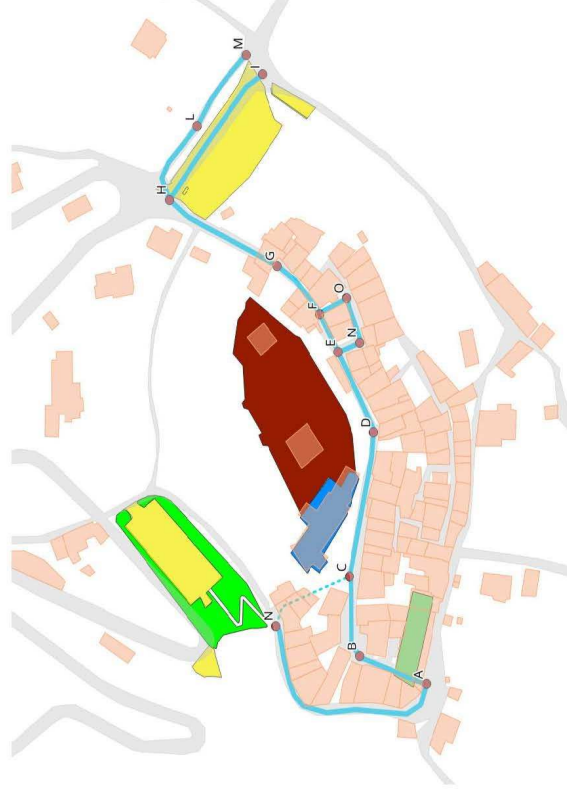
GHIVIZZANO

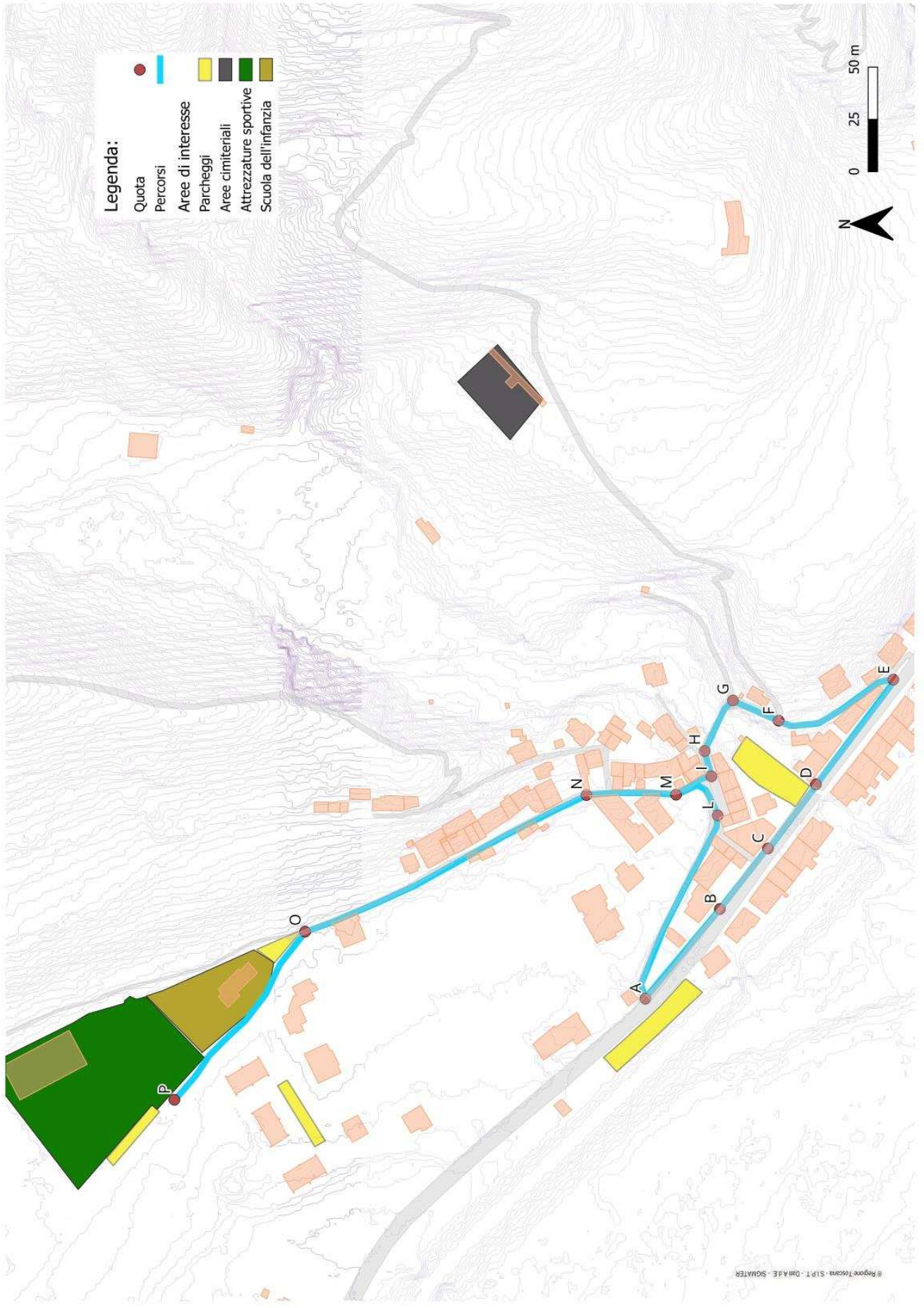


GHIVIZZANO				
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	p%
A-B	45,40	A 134	B 134	0,00%
B-C	97,80	B 134	C 130	4,10%
B-D	72,80	B 134	D 132	2,80%
D-E	91,80	D 132	E 129	3,30%
E-F	110,50	E 129	F 125	3,70%
A-G	60,40	A 134	G 135	1,70%



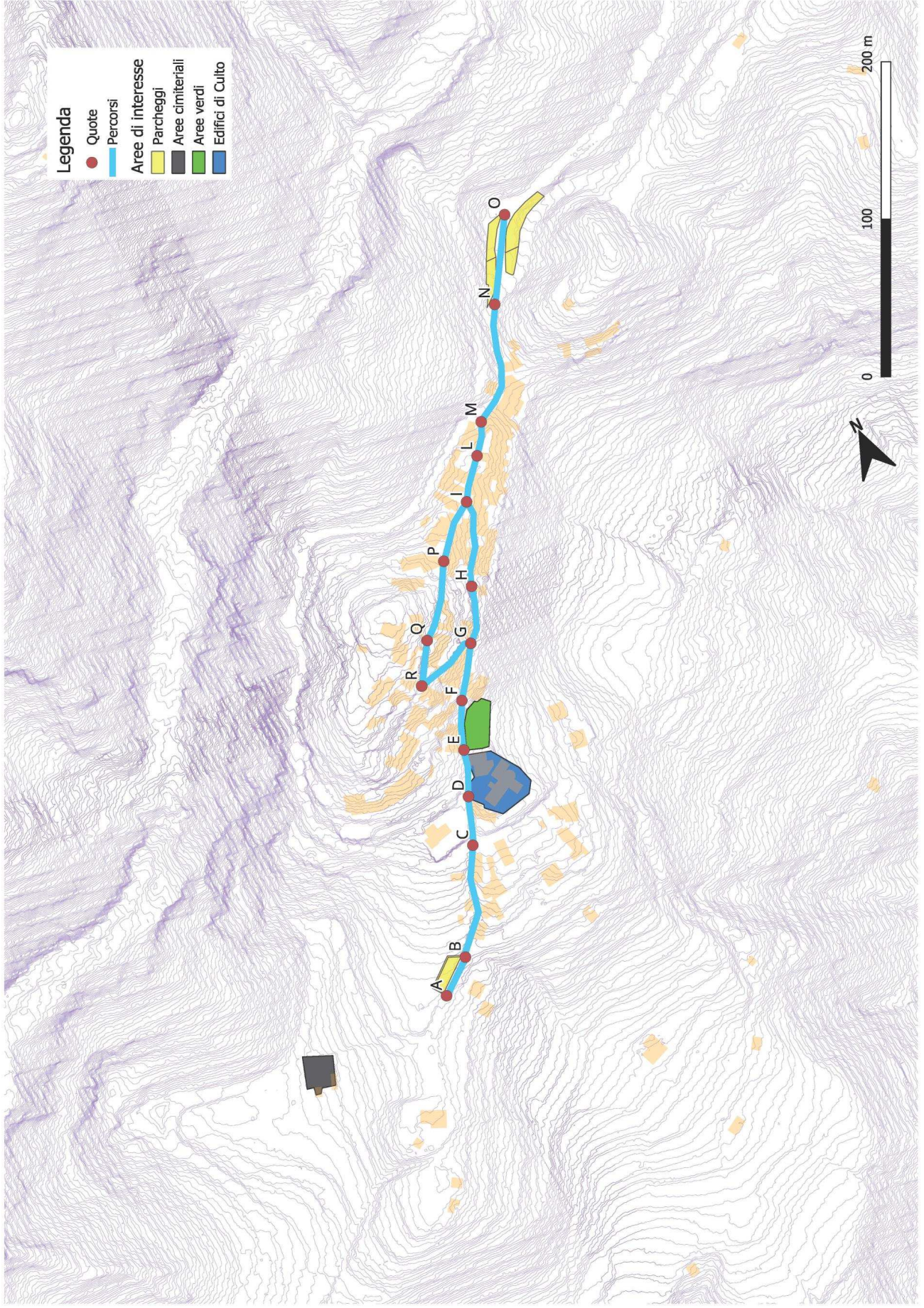
GHIVIZZANO CASTELLO				
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	p%
A-B	29,20	A 188	B 192	13,70%
B-C	30,50	B 192	C 194	6,60%
C-D	53,50	C 194	D 194	0,00%
D-E	33,10	D 194	E 195	3,10%
E-F	15,80	E 195	F 196	6,40%
E-N	9,80	E 195	N 193	20,50%
N-O	16,90	N 193	O 192	6,00%
O-F	12,50	O 192	F 196	32,00%
F-G	25,10	F 196	G 196	0,00%
G-H	50,90	G 196	H 195	2,00%
H-I	60,60	H 196	I 194	3,40%
H-L	32,90	H 196	L 199	9,20%
L-M	33,20	L 199	M 195	12,10%
A-N	89,80	A 188	N 187	1,20%







CALAVORNO						
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]			p%
A-B	55,70	A 119	B 120			1,80%
B-C	38,00	B 120	C 120			0,00%
C-D	36,10	C 119	D 120			2,80%
D-E	61,20	D 120	E 120			0,00%
E-F	61,90	E 120	F 128			13,00%
F-G	23,80	F 128	G 125			12,70%
G-H	28,20	G 125	H 123			7,10%
H-I	12,20	H 123	I 122			8,20%
I-M	19,10	I 122	M 125			15,80%
A-L	96,10	A 119	L 122			3,20%
L-M	29,10	L 122	M 125			10,40%
M-N	42,90	M 125	N 126			2,40%
N-O	149,90	N 126	O 123			2,10%
O-P	102,30	O 123	P 121			2,00%





Lucignana					
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	p%	
A-B	27,60	412	414	7,30%	
B-C	72,60	414	429	20,70%	
C-D	30,70	429	435	19,60%	
D-E	29,90	435	439	13,40%	
E-F	31,90	439	446	22,00%	
F-G	36,70	446	452	16,40%	
G-H	37,10	452	454	5,40%	
H-I	55,00	454	456	3,70%	
I-L	29,80	456	455	3,40%	
L-M	21,60	455	451	18,60%	
M-N	78,80	451	450	1,30%	
N-O	57,00	450	453	5,30%	
I-P	40,50	456	461	12,40%	
P-Q	51,60	461	466	9,70%	
Q-R	28,80	466	462	13,90%	
R-G	42,60	462	452	23,50%	