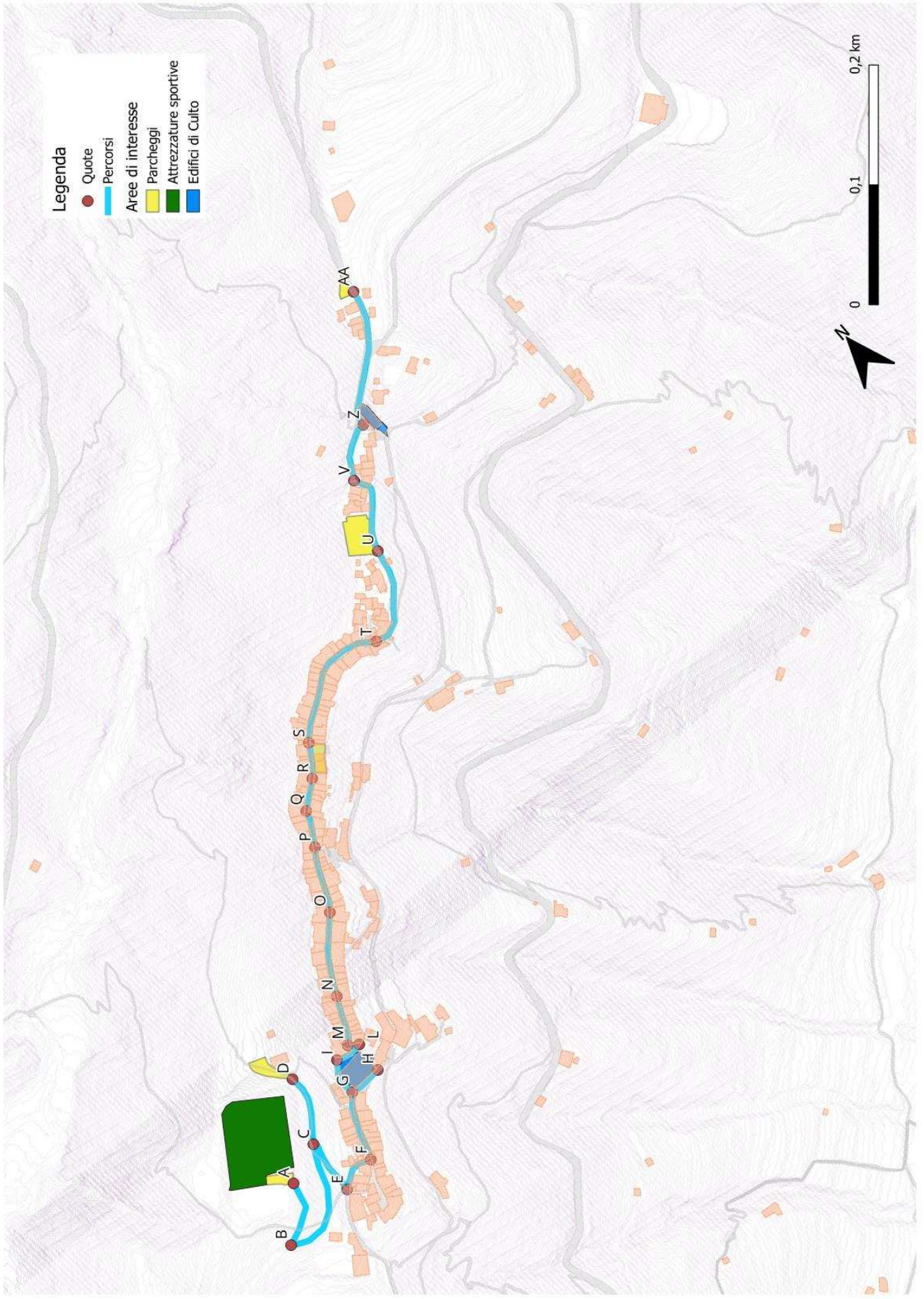


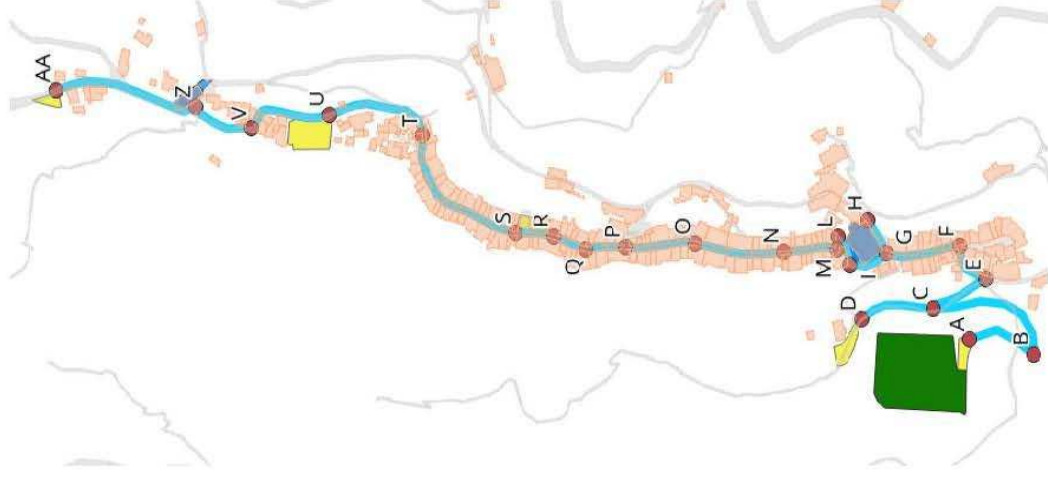


Vittiana					
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	p%	
A-B	63,90	A 479	B 484	7,90%	
B-C	11,90	B 484	C 480	33,70%	
C-D	72,60	C 480	D 467	18,00%	
D-E	6,90	D 467	E 465	29,00%	
E-F	7,30	E 465	F 463	27,40%	
F-G	7,40	F 463	G 462	13,60%	
G-H	8,30	G 462	H 460	24,10%	
H-I	36,00	H 460	I 451	25,00%	
I-L	4,00	I 451	L 449	50,00%	
L-M	5,10	L 449	M 448	19,70%	
M-N	11,60	M 448	N 445	25,90%	
N-O	27,70	N 445	O 443	7,30%	
O-P	22,10	O 443	P 441	9,10%	
P-Q	110,60	P 441	Q 439	1,90%	
Q-R	62,50	Q 443	R 439	6,40%	
B-S	40,70	B 484	S 490	14,80%	





Tereglio				
Percorsi	Lunghezza [m]	Quota inizio [m]	Quota fine [m]	p%
A-B	56,50	A 526	B 537	19,50%
B-C	104,20	B 537	C 541	3,90%
C-D	58,50	C 541	D 539	3,50%
C-E	47,70	C 541	E 551	21,00%
E-F	35,00	E 551	F 555	11,50%
F-G	59,20	F 555	G 561	10,20%
G-H	28,20	G 561	H 553	28,40%
G-I	30,80	G 561	I 562	3,30%
I-L	23,40	I 562	L 570	34,20%
L-M	9,30	L 570	M 575	53,80%
M-N	42,20	M 575	N 580	11,90%
N-O	71,00	N 580	O 585	7,10%
O-P	56,30	O 585	P 577	14,30%
P-Q	31,40	P 577	Q 581	12,80%
Q-R	27,40	Q 581	R 587	21,90%
R-S	30,20	R 587	S 587	0,00%
S-T	113,40	S 587	T 590	2,70%
T-U	85,80	T 590	U 585	5,90%
U-V	69,10	U 585	V 580	7,30%
V-Z	48,80	V 580	Z 574	12,30%
AA-Z	114,50	AA 574	Z 584	8,80%





### 8.1.3 Edifici di culto

L'indagine sull'accessibilità degli edifici di culto si è focalizzata in particolare sull'accessibilità dell'ingresso. Sono stati esaminati aspetti specifici, quali:

- La prossimità dell'edificio a fermate di mezzi pubblici.
- La presenza di posti auto dedicati, per facilitare l'accesso alle persone con disabilità o con mobilità ridotta.
- L'esistenza di gradini all'ingresso, che possono rappresentare una barriera architettonica significativa.

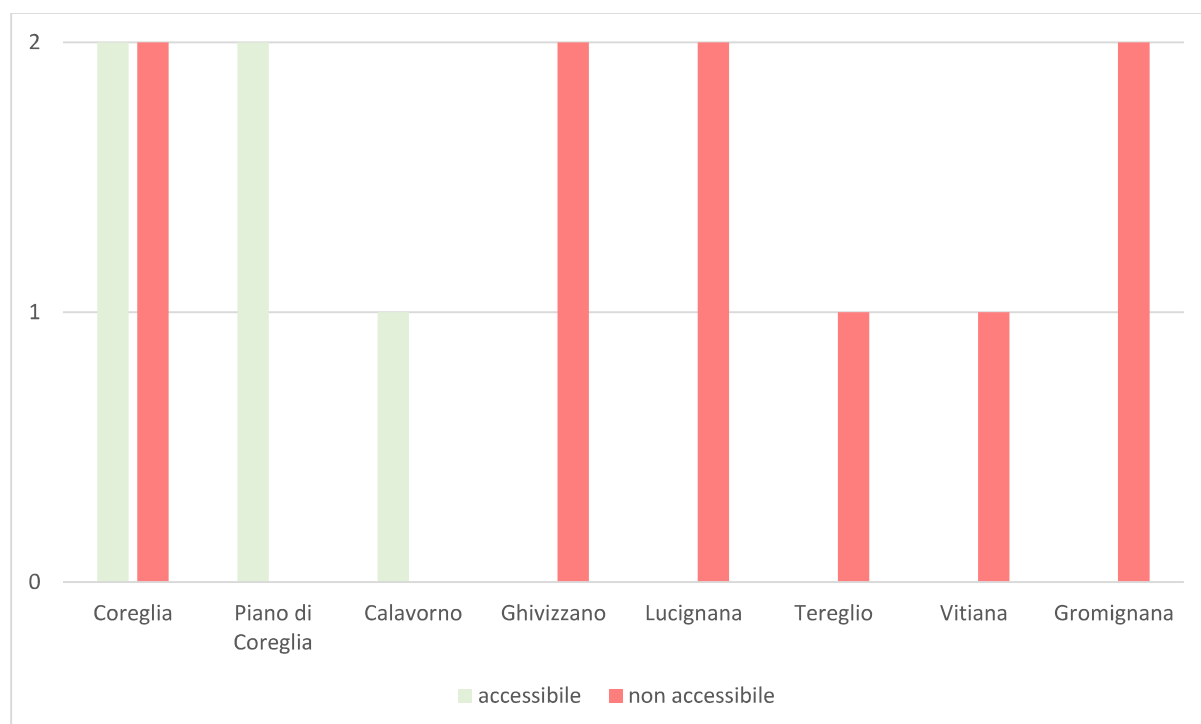
In accordo con l'amministrazione, si è ritenuto non necessario indagare ulteriori caratteristiche interne, come la presenza di bagni per disabili, partendo dal presupposto che tali servizi siano del tutto assenti, considerata la tipologia storica e strutturale di questi edifici.

Sulla base delle informazioni raccolte, è stata stilata una sintesi semplice che distingue gli edifici di culto in accessibili e non accessibili. Il risultato dell'analisi evidenzia che i seguenti edifici sono da considerarsi accessibili:

- La Chiesa del Crocifisso di Coreglia (C.C1)
- Il cimitero di Coreglia (C.C4)
- La Chiesa di San Lorenzo di Piano di Coreglia (P.C1)
- Il cimitero di Piano di Coreglia (P.C2)
- La chiesa di Calavorno (O.C1)

Gli edifici accessibili rispettano i criteri principali individuati, come la presenza di percorsi agevoli e la possibilità di accesso per persone con disabilità o con esigenze specifiche. Tuttavia, è importante sottolineare che la valutazione si è limitata agli aspetti esterni e al contesto immediatamente circostante, senza considerare interventi ulteriori che potrebbero migliorare la fruibilità complessiva degli spazi interni.

Di seguito una sintesi grafica:



Si riporta di seguito la scheda di sintesi: ogni edificio è stato identificato con un codice alfanumerico che è identificabile nelle carte riportate a seguire.



Comune di Coreglia Antelminelli

**Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche****P.E.B.A****SCHEDA RILIEVO SEMPLIFICATO - EDIFICI DI CULTO****LEGENDA BARRIERE ARCHITETTONICHE**

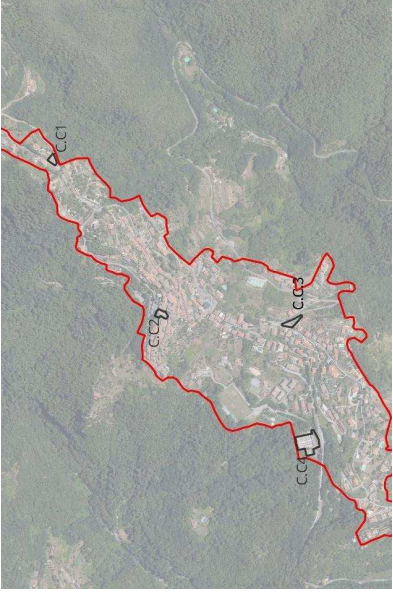
Principali requisiti	Codice barriera architettonica	Principali barriere architettoniche	
		prescritte per legge	non prescritte per legge
L'edificio di culto è raggiungibile anche dalle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale?	6.R.1		lunghezza eccessiva del percorso di collegamento con la più vicina fermata dei mezzi di trasporto pubblico
	6.P.1	lunghezza eccessiva el percorso di collegamento con il più vicino posto auto accessibile	
L'accesso all'edificio di culto dal percorso pedonale pubblico è privo i ostacoli?	6.P.4	presenza di gradini in corrispondenza dell'accesso	

**RILIEVO EDIFICI DI CULTO**

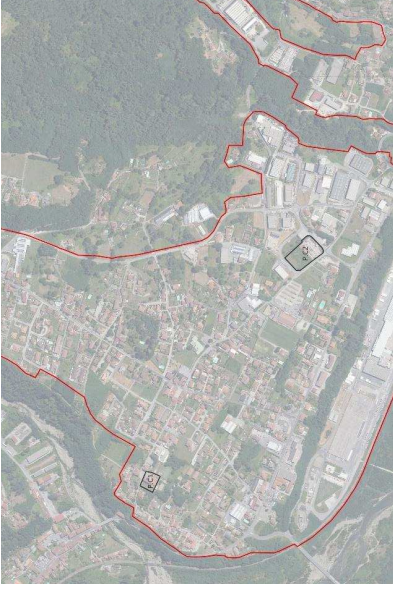
		6.R.1	6.P.1	6.P.4	accessibile	non accessibile
<b>COREGLIA ( C )</b>						
Codice identificativo parcheggio	C.C1					
	C.C2	X	X	X		
	C.C3			X		
	C.C4	X				
<b>PIAN DI COREGLIA ( P )</b>						
Codice identificativo parcheggio	P.C1	X				
	P.C2					
<b>CALAVORNO ( O )</b>						
Codice identificativo parcheggio	O.C1					
<b>GHIVIZZANO ( G )</b>						
Codice identificativo parcheggio	G.C1	X	X	X		
	G.C2			X		
<b>LUCIGNANA ( L )</b>						
Codice identificativo parcheggio	L.C1	X	X	X		



Codice identificativo parche- ggio	L.C2	X		X		
<b>TEREGLIO ( T )</b>						
Codice identificativo parche- ggio	T.C1	X	X	X		
<b>VITIANA ( V )</b>						
Codice identificativo parche- ggio	V.C1	X	X	X		
<b>GROMIGNANA ( M )</b>						
Codice identificativo parche- ggio	M.C1			X		
	M.C2	X		X		



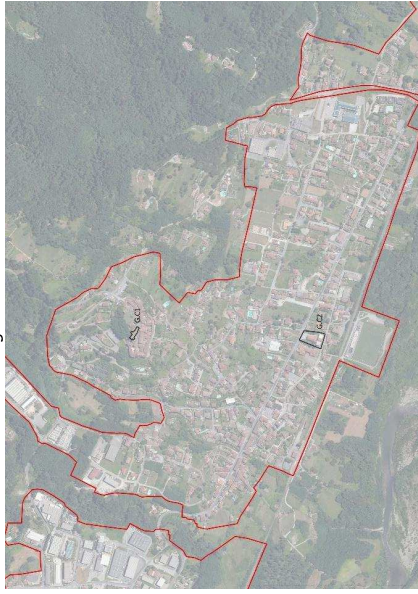
Coreglia Antelminelli



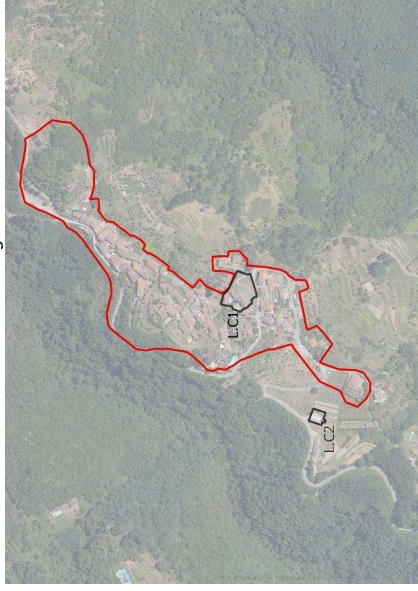
Piano di Coreglia



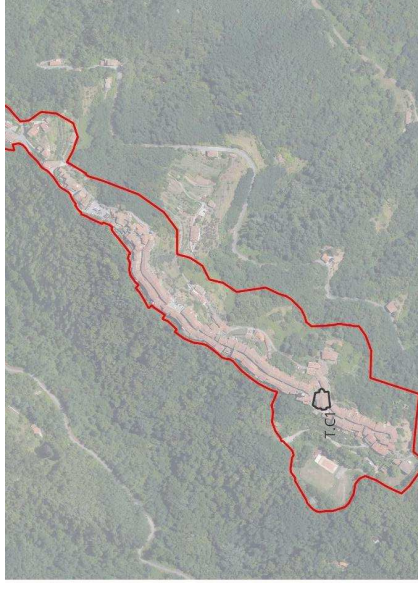
Calavorno



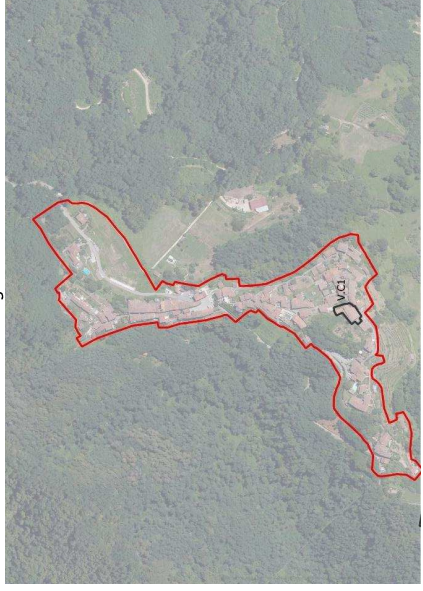
Ghivizzano



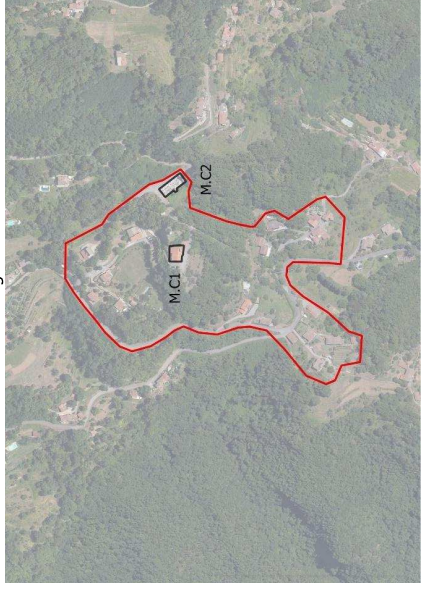
Lucignana



Tereglio



Vitiana



Gromignana



#### 8.1.4 Aree verdi

Analogamente a quanto evidenziato per i percorsi dei nuclei storici, anche le aree verdi delle frazioni non sono state analizzate nel dettaglio, sebbene siano state individuate e mappate in cartografia. La decisione di non approfondire l'analisi di queste aree è stata motivata dalla presenza di dislivelli significativi che ne limitano l'accessibilità complessiva. Questa condizione, comune a molte aree delle frazioni, rende complesso individuare soluzioni che possano garantire un'adeguabilità totale.

Tuttavia, è stata effettuata un'analisi più dettagliata delle aree verdi situate nel fondovalle, in particolare a Piano di Coreglia e Ghivizzano, per le quali è stata redatta una tabella analitica con l'indicazione delle principali barriere architettoniche presenti nei percorsi interni. I risultati mostrano che, sebbene anche in queste aree siano presenti alcuni dislivelli, è possibile ipotizzare interventi puntuali per migliorarne la fruibilità.

Tra gli interventi proposti figurano:

- rampe o scalini per superare i dislivelli più critici.
- Riqualificazione delle pavimentazioni, al fine di eliminare deformazioni o irregolarità che rappresentano ostacoli per persone con mobilità ridotta.
- Aggiornamento delle attrezzature presenti, come panchine e spazi di sosta, per renderle più funzionali e inclusive.

Nonostante questi interventi possano migliorare l'accessibilità, l'adeguabilità totale delle aree verdi non risulta mai pienamente raggiungibile a causa delle caratteristiche intrinseche del territorio e della conformazione esistente. L'obiettivo realistico è quello di incrementare il livello di fruibilità per una gamma più ampia di utenti, garantendo almeno un utilizzo parziale di queste aree attraverso soluzioni mirate.



Comune di Coreglia Antelminelli

**Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche**  
**P.E.B.A**



#### SCHEDA RILIEVO SEMPLIFICATO - AREE VERDI

##### LEGENDA BARRIERE ARCHITETTONICHE

Principali requisiti	Codice barriera architettonica	Principali barriere architettoniche				
		prescritte per legge	non prescritte per legge			
La larghezza del percorso è adeguata?	1.P1	Percorso di larghezza insufficiente				
	1.P2	Impossibilità di compiere inversioni di marcia nei percorsi				
Il percorso è privo di variazioni di livello modeste?	1.P4	Presenza di gradini lungo i percorsi				
	1.P5	Raccordi di quota, risolti mediante rampe, non evidenziati mediante variazioni cromatiche				
Le pendenze dei percorsi sono adeguate?	1.P6	Percorsi con pendenza longitudinale eccessiva				

Nei percorsi in forte pendenza , sono previsti adeguati elementi di sostegno?	1.R1		Corrimano assente o inadeguato nei percorsi in declivio			
Il percorso è privo di ostacoli che possono essere causa di infortunio?	1.P9	Presenza di ostacoli sporgenti nei percorsi				
Il piano di calpestio è idoneo?	1.P12	Impraticabilità dei percorsi				
Il percorso pedonale è identificabile rispetto alla sede stradale e alle zone adiacenti non pavimentate?	1.P13	Intersezione percorsi pedonali-zone carrabili non segnalata alle persone non vedenti				
	1.P14	Inadeguata delimitazione percorsi pedonali-zone non pavimentate				

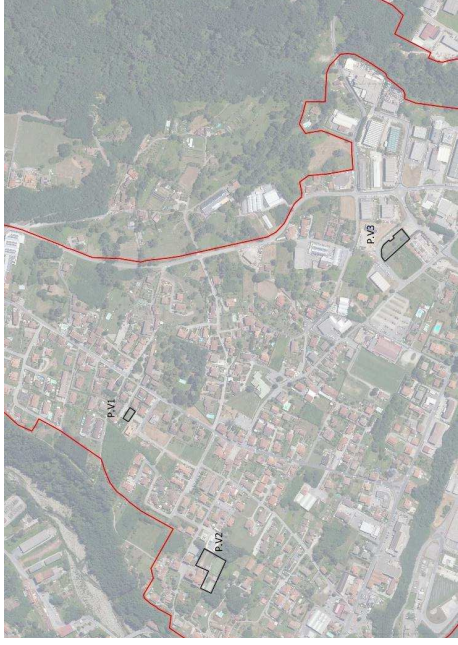
RILIEVO AREE VERDI											
		1.P1	1.P2	1.P4	1.P5	1.P6	1.R1	1.P9	1.P12	1.P13	1.P14
<b>PIAN DI COREGLIA ( P )</b>											
Codice identificativo parcheggio	P.V1	X	X	X	X				X	X	X
	P.V2	X	X						X	X	X
	P.V3	X	X						X	X	X
<b>GHIVIZZANO ( G )</b>											
Codice identificativo parcheggio	G.V1	X	X	X	X	X			X	X	X
	G.V2	X	X						X	X	X

Nella tabella soprastante di sintesi ogni area verde è stata identificata con un codice alfanumerico che è identificabile nelle carte riportate a seguire, che mostrano anche le aree verdi presenti nelle frazioni.

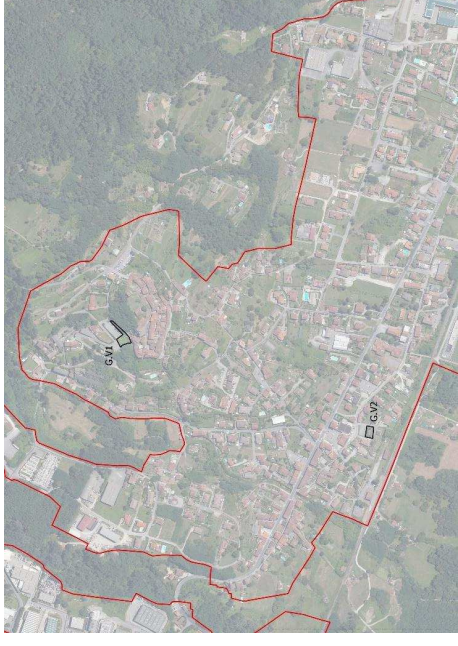




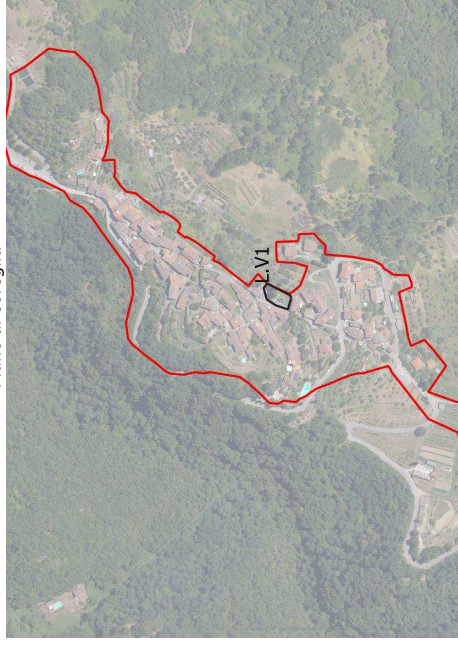
Coreglia Antelminelli



Piano di Coreglia



Ghivizzano



Lucignana



Vitiana

### 8.1.5 Parcheggi

L'analisi dei parcheggi si è concentrata sull'individuazione e valutazione delle barriere architettoniche presenti negli spazi di sosta, che come spiegato nei capitoli precedenti sono state tratte dal lavoro di Lauria e sono allegate alla relazione. Attraverso le carte di tutte le frazioni riportate a seguire, ogni parcheggio è stato identificato con un codice alfanumerico, ad eccezione di quelli già ritenuti adeguati, che sono stati esclusi e che nelle carte delle progettualità erano già stati indicati come adeguati. Successivamente, ogni parcheggio è stato analizzato attraverso una scheda dedicata, nella quale si è verificata la presenza o l'assenza di ogni tipo di barriera architettonica.

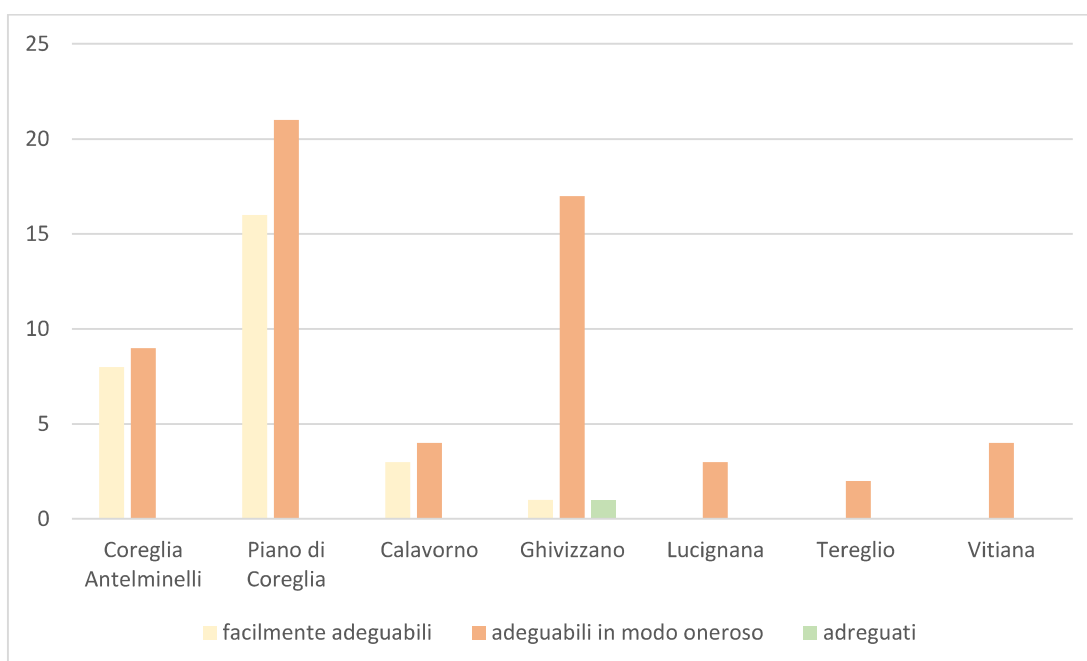
Questa indagine ha permesso di ottenere una chiara sintesi della situazione, distinguendo i parcheggi in due categorie principali:

- Parcheggi che richiedono opere ingenti per garantirne l'accessibilità, come interventi strutturali significativi.
- Parcheggi che richiedono interventi minimi, per i quali sono sufficienti pochi lavori, ad esempio la realizzazione o il ripristino della segnaletica orizzontale e verticale.

Un aspetto importante emerso dall'analisi riguarda i parcheggi di uso privato, sebbene di proprietà pubblica. Questi spazi sono stati comunque inclusi nella mappatura e nella tabella analitica, ma sono stati considerati di priorità minima per l'Amministrazione, in quanto non servono attrezzature pubbliche o servizi di rilevanza strategica per la comunità. I parcheggi pubblici, al contrario, sono stati valutati con un grado di priorità maggiore, soprattutto quelli che servono luoghi di interesse comune.

Un ulteriore dato riportato nella tabella riguarda la presenza o meno di stalli riservati alle persone con disabilità (stalli gialli). Questo dato è stato fornito grazie alla collaborazione della polizia municipale del territorio, che ha contribuito a identificare le criticità specifiche di ciascun parcheggio.

Come spiegato nel capitolo 5.4 della relazione, alcune barriere architettoniche sono state contrassegnate con il codice "R", indicando che si tratta di elementi che non sono prescritti per legge, ma che rappresentano comunque una miglioria. La presenza di queste barriere non aggrava la valutazione complessiva del parcheggio, ma indica un'opportunità per interventi migliorativi che potrebbero rendere l'area più accessibile e confortevole. Ad esempio, l'installazione di sistemi di copertura o il miglioramento della pavimentazione, sono interventi codificati come "R" che, pur non obbligatori, possono incrementare la qualità complessiva dello spazio.



Nel contesto dell'analisi dei parcheggi, è stato identificato un solo parcheggio ritenuto totalmente adeguato dal punto di vista dell'accessibilità: quello situato presso la stazione ferroviaria di Ghivizzano (G.P15 in tabella, identificato in blu). Questo parcheggio si distingue per l'assenza di barriere architettoniche che possano ostacolare l'utilizzo da parte di persone con disabilità o mobilità ridotta.

L'unica criticità rilevata non riguarda una prescrizione normativa, ma una miglioria non obbligatoria, identificata con il codice "R", relativa alla possibile installazione di stalli coperti. Sebbene questa assenza non incida negativamente sull'accessibilità complessiva, la presenza di coperture potrebbe aumentare il comfort per tutti gli utenti, specialmente in condizioni meteorologiche avverse. Tale intervento, pur essendo migliorativo, non è determinante per la classificazione del parcheggio come pienamente accessibile. Ad oggi, il parcheggio della stazione può quindi essere considerato un esempio di infrastruttura adeguata, in grado di garantire una piena fruibilità senza la necessità di interventi correttivi immediati.

Si ricorda tuttavia che sono presenti altri parcheggi adeguati, e sono visibili nella carta delle progettualità.

L'analisi condotta permette di orientare gli interventi dell'amministrazione verso quei parcheggi che presentano le maggiori criticità, dando priorità a quelli strategici, e individuando chiaramente gli interventi necessari per migliorare la loro accessibilità. Gli interventi minimi, come l'aggiunta di segnaletica, rappresentano un'opportunità per un rapido miglioramento delle condizioni di utilizzo, mentre i lavori più complessi richiederanno una pianificazione a lungo termine.

	<p>Comune di Coreglia Antelminelli  <b>Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche</b>  <b>P.E.B.A</b></p>	
------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

SCHEDA RILIEVO SEMPLIFICATO - PARCHEGGI							
LEGENDA BARRIERE ARCHITETTONICHE							
Principali requisiti	Codice barriera architettonica	Principali barriere architettoniche		Principali requisiti	Codice barriera architettonica	Principali barriere architettoniche	
		prescritte per legge	non prescritte per legge			prescritte per legge	non prescritte per legge
I posti auto sono facilmente individuabili?	4.P.1	Segnaletica inadeguata del posto auto riservato		I posti auto riservati sono coperti?	4.R.2		Posti auto non coperti
La pavimentazione del posto auto è idonea?	4.R.1		Pavimentazione inadeguata del posto auto	I posti auto riservati sono in numero adeguato?	4.P.6	Numero posti auto insufficiente	
Posti auto in aderenza ai percorsi pedonali?	4.P.2	Posto non contiguo al percorso pedonale		Le dimensioni dei posti auto riservati sono adeguati?	4.P.7	Larghezza/lunghezza dei posti auto insufficiente	
Garantita accessibilità tra posto auto e percorso pedonale?	4.P.3	Dislivelli eccessivi e con scivolo inadeguato o inesistente		La manovra di trasferimento auto-sedia a ruote avviene in sicurezza?	4.R.3		Luogo di manovra pericoloso
Percorso di collegamento tra posti auto riservati e accessi di spazi o di edifici pubblici è adeguato?	4.P.4	Percorso con lunghezza eccessiva			4.R.4		Dislivello tra i due piani
	4.P.5	Percorso non accessibile					



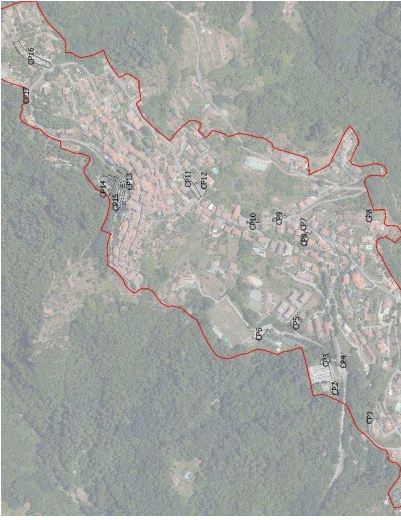
RILIEVO PARCHEGGI													
	4.P.1	4.R.1	4.P.2	4.P.3	4.P.4	4.P.5	4.R.2	4.P.6	4.P.7	4.R.3	4.R.4	uso privato	stallo giallo
<b>COREGLIA ( C )</b>													
C.P1	X				X	X	X	X	X			X	
C.P2	X					X	X	X	X				
C.P3	X	X					X	X	X		X		
C.P4	X		X	X		X	X	X	X		X		
C.P5					X	X	X					X	X
C.P6	X	X					X	X	X				
C.P7	X		X				X	X	X				
C.P8			X		X	X	X				X		
C.P9	X		X				X	X	X			X	
C.P10	X						X		X				X
C.P11	X			X	X		X		X				X
C.P12	X				X		X		X				X
C.P13							X		X			X	X
C.P14	X			X			X		X				
C.P15	X				X	X	X	X	X				
C.P16							X						X
C.P17	X						X	X	X	X			
<b>PIAN DI COREGLIA ( P )</b>													
P.P1	X				X	X	X	X	X			X	
P.P2							X						X
P.P3							X					X	X
P.P4	X	X			X		X	X				X	
P.P5	X	X			X		X	X				X	

RILIEVO PARCHEGGI													
	4.P.1	4.R.1	4.P.2	4.P.3	4.P.4	4.P.5	4.R.2	4.P.6	4.P.7	4.R.3	4.R.4	uso privato	stallo giallo
P.P6	X						X	X				X	
P.P7					X		X					X	X
P.P8							X					X	
P.P9	X						X	X	X			X	
P.P10	X				X		X	X	X			X	
P.P11					X		X						X
P.P12	X				X	X	X	X	X			X	
P.P13	X						X		X				X
P.P14	X					X	X	X	X			X	
P.P15	X					X	X	X	X			X	
P.P16	X					X	X	X	X			X	
P.P17			X			X	X					X	X
P.P18	X		X			X	X	X	X			X	
P.P19	X						X	X	X				
P.P20	X						X	X	X				
P.P21	X						X	X	X				
P.P22							X					X	X
P.P23							X						X
P.P24	X		X			X	X	X	X			X	
P.P25						X	X					X	X
P.P26							X					X	X
P.P27	X					X	X	X	X				
P.P28	X	X					X	X	X				

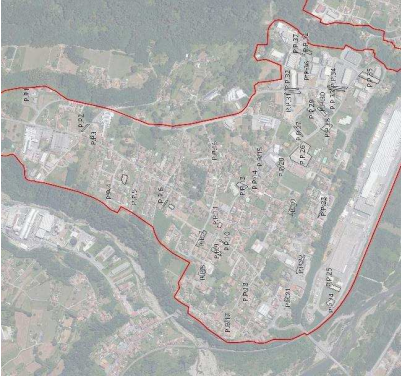
RILIEVO PARCHEGGI													
	4.P.1	4.R.1	4.P.2	4.P.3	4.P.4	4.P.5	4.R.2	4.P.6	4.P.7	4.R.3	4.R.4	uso privato	stallo giallo
P.P29	X						X	X	X				
P.P30	X						X	X	X				
P.P31	X				X	X	X	X	X				
P.P32	X				X	X	X	X	X				
P.P33	X				X	X	X	X	X				
P.P34	X				X	X	X	X	X				
P.P35	X				X	X	X	X	X				
P.P36	X				X	X	X	X	X	X		X	
P.P37	X				X	X	X	X	X			X	
<b>CALAVORNO ( O )</b>													
O.P1	X						X	X	X				
O.P2	X						X	X	X				
O.P3	X				X	X	X	X	X	X			
O.P4					X	X	X					X	X
O.P5	X				X	X	X	X	X	X		X	
O.P6	X						X	X	X	X			
O.P7	X	X				X	X	X	X	X		X	
<b>GHIVIZZANO ( G )</b>													
G.P1	X				X	X	X	X	X				
G.P2	X				X	X	X	X	X				
G.P3	X				X	X	X		X				X
G.P4	X					X	X	X	X				
G.P5	X				X	X	X	X	X	X	X	X	
G.P6	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	



RILIEVO PARCHEGGI													
	4.P.1	4.R.1	4.P.2	4.P.3	4.P.4	4.P.5	4.R.2	4.P.6	4.P.7	4.R.3	4.R.4	uso privato	stallo giallo
G.P7	X			X	X	X	X		X				X
G.P8						X	X						X
G.P9	X				X	X	X	X	X	X	X		
G.P10	X				X	X	X	X	X			X	
G.P11	X				X	X	X		X			X	X
G.P12	X	X			X	X	X	X	X		X	X	
G.P13	X	X		X	X	X	X	X	X				
G.P14	X				X	X	X	X	X				
G.P15							X						X
G.P16	X	X					X						
G.P17	X				X	X	X	X	X			X	
G.P18	X	X		X	X	X	X	X	X			X	
<b>LUCIGNANA ( L )</b>													
L.P1	X				X	X	X	X	X			X	
L.P2	X				X	X	X	X	X			X	
L.P3	X				X	X	X	X	X			X	
<b>TEREGLIO ( T )</b>													
T.P1	X				X	X	X	X	X			X	
T.P2	X				X	X	X		X			X	X
<b>VITIANA ( V )</b>													
V.P1	X				X	X	X	X	X				
V.P2	X				X	X	X		X			X	X
V.P3	X				X	X	X	X	X			X	
V.P4	X			X	X	X	X	X	X				



Coreglia Antelmellini



Piano di Coreglia



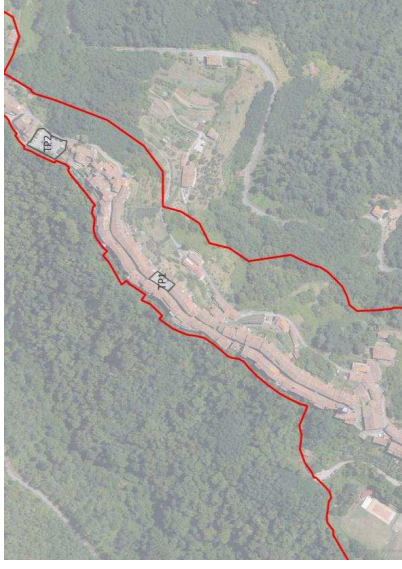
Calavorno



Ghivizzano



Lucignana



Tereglio



Vitiana



## 8.2 Analisi degli edifici strategici

I dati raccolti sugli edifici strategici sono stati analizzati in modo approfondito, per identificare le principali priorità di intervento e le misure correttive più efficaci.

Per questi edifici ritenuti significativi (Teatro, Forte, Museo, Palazzo Comunale) si rimanda all'album allegato dedicato:

- A03 SCHEDATURA EDIFICI

## 8.3 Definizione della proposta metaprogettuale:

Alla luce delle analisi svolte e dei dati raccolti, sia per quanto riguarda i percorsi dei nuclei storici, parcheggi e aree verdi analizzati, sia in riferimento alle valutazioni sintetizzate negli album allegati sugli edifici e i percorsi di fondovalle, è stata sviluppata un'ipotesi di intervento strategico che non si limiti a risolvere l'accessibilità di singoli punti, ma che fornisca una soluzione integrata per l'intera frazione di Coreglia Capoluogo.

Le valutazioni complessive, fatte anche in collaborazione con l'Amministrazione Comunale e gli uffici tecnici del Comune, hanno portato alla formulazione di una proposta metaprogettuale che si configura come un sistema di collegamento verticale a Coreglia capoluogo. Questo intervento non solo renderebbe pienamente accessibili due delle principali attrezzature pubbliche del borgo, il Teatro e il Museo, ma migliorerebbe sensibilmente anche l'accessibilità generale al centro storico per residenti e visitatori.



*Vista del Teatro dalla viabilità sottostante. L'ipotesi di progetto prevede la realizzazione di un sistema di collegamento verticale da qua (ampliando la strada e prevedendo parcheggi riservati) fino al Teatro.*



La proposta prevede la realizzazione di un sistema di collegamento verticale che, partendo dalla strada di accesso al borgo, superi il dislivello presente e raggiunga il livello del teatro. L'intervento si articolerebbe nelle seguenti fasi e componenti:

Ampliamento della strada di accesso al borgo:

Una porzione della strada di accesso al borgo sarà ampliata, rendendola più sicura e agevole per tutti gli utenti. Saranno inoltre previsti stalli riservati per utenti con disabilità. Questa operazione è fondamentale per garantire che il sistema di collegamento verticale possa essere utilizzato con facilità anche da persone con disabilità o mobilità ridotta.

Collegamento verticale:

Al termine del tratto ampliato della strada, sarà installato un sistema di collegamento verticale (ascensore o altra tecnologia adeguata) che permetterà di superare il dislivello esistente e di raggiungere il livello del teatro.

Percorso in quota verso l'interno del teatro:

Dal punto di arrivo del sistema verticale, sarà realizzato un percorso in quota che conduce direttamente all'interno del teatro, garantendo un accesso privo di barriere architettoniche.

Riqualificazione del corridoio/ingresso del teatro:

L'attuale corridoio e ingresso del teatro saranno trasformati in un passaggio pubblico coperto. Questo nuovo spazio diventerà un collegamento protetto e multifunzionale, capace di agevolare i movimenti tra le diverse aree senza interferire con la funzionalità del teatro stesso.

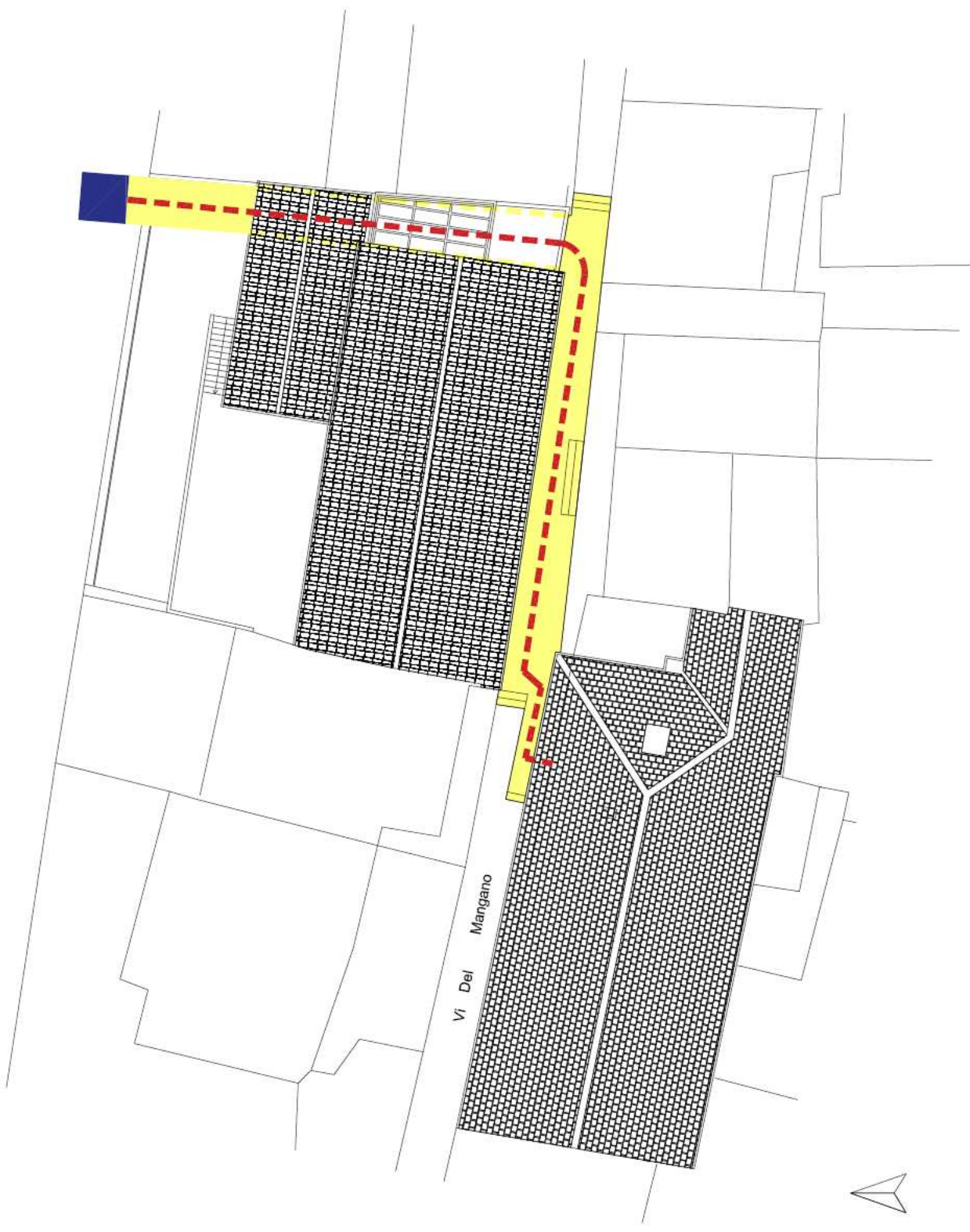
Collegamento sollevato verso il museo:

Dal passaggio pubblico coperto, un breve percorso sollevato condurrà direttamente all'ingresso del museo. Questo garantirà un collegamento agevole e senza barriere tra le due strutture, rendendo entrambe pienamente accessibili.

Questa proposta metaprogettuale rappresenta un intervento strategico che combina soluzioni innovative con l'esigenza di rispettare la struttura e l'identità del borgo storico. Grazie a questo approccio integrato, sarà possibile ottenere un duplice risultato: risolvere problematiche specifiche di accessibilità relative agli edifici di interesse pubblico e migliorare significativamente la mobilità e la qualità della vita nel borgo di Coreglia.

L'intervento, pur richiedendo uno sforzo progettuale e operativo, è sostenibile e mirato, configurandosi come un esempio di come un'infrastruttura strategica possa avere un impatto positivo e diffuso sul territorio.

Di seguito si riporta uno schema esemplificativo dell'ipotesi metaprogettuale.



*Il nuovo collegamento verticale (biu) attraverso un percorso in quota raggiunge il livello del Teatro, entra dentro nel corridoio pubblico e esce su un nuovo percorso rialzato che collega Teatro e Museo. Da questo percorso si scende con alcuni gradini per tornare su via del Mangano e raggiungere il resto del Borgo.*

#### **8.4 Individuazione delle priorità e valutazione sommaria dei costi**

Sulla base delle analisi svolte, è possibile individuare tre gradi di priorità per gli interventi di miglioramento dell'accessibilità, classificati in base all'urgenza e alla complessità. Questa suddivisione tiene conto sia del grado di semplicità di alcuni interventi, che consentirebbero di risolvere situazioni critiche con risorse e tempi limitati, sia del contesto morfologico del territorio, che condiziona ogni scelta progettuale e ogni fase di programmazione.

##### **- Priorità Massima (Breve Termine)**

Gli interventi di priorità massima sono quelli che richiedono una programmazione nel breve termine e che rispondono a situazioni di emergenza o di criticità diffusa. Questi interventi si caratterizzano per:

- Semplicità realizzativa, ovvero la possibilità di essere attuati con risorse limitate e in tempi rapidi.
- Impatto significativo, poiché risolvono problemi che coinvolgono un ampio bacino di utenza o migliorano l'accessibilità di spazi e servizi di grande rilevanza pubblica.
- Fattibilità nel contesto morfologico, ovvero azioni che non richiedono interventi complessi o costosi per adeguarsi alle caratteristiche fisiche del territorio.

##### **- Priorità Media (Medio Termine)**

Gli interventi di priorità media richiedono una programmazione nel medio termine e riguardano situazioni meno urgenti ma comunque rilevanti per migliorare la qualità della mobilità e dell'accessibilità sul territorio. Questi interventi:

- Richiedono pianificazione più articolata, ad esempio per adeguamenti tecnici o per interventi che coinvolgono più attori o strutture.
- Hanno un impatto su un bacino di utenza medio, come le frazioni collinari o aree con meno afflusso di persone ma condizioni di accessibilità peggiori.
- Devono adattarsi alla morfologia locale, poiché il sistema territoriale collinare spesso comporta complessità aggiuntive nella progettazione e realizzazione delle opere.

##### **- Priorità Minima (Lungo Termine)**

Gli interventi di priorità minima sono quelli da considerare nel lungo termine, in quanto riguardano situazioni meno critiche o che richiedono risorse e pianificazioni complesse. Questi interventi:

- Hanno un impatto limitato, servendo aree secondarie o destinazioni con bassa frequentazione.
- Richiedono soluzioni tecniche complesse, ad esempio per superare dislivelli significativi o intervenire in contesti storici particolarmente delicati.
- Sono meno urgenti rispetto agli interventi di breve e medio termine, ma comunque necessari per garantire l'equità e il completamento del sistema di accessibilità territoriale.

Si riporta una tabella di sintesi e a seguire una breve spiegazione per ogni ambito di indagine.



	Priorità di intervento		
	massima breve termine	media medio termine	minima lungo termine
<b>Percorsi del sistema insediativo di fondovalle</b>			
1 Piano di Coreglia			
2 Piano di Coreglia			
3 Ghivizzano			
4 Ghivizzano			
5 Calavorno			
<b>Percorsi nei nuclei storici</b>			
<b>Edifici di culto</b>			
<b>Aree verdi</b>			
<b>Parcheggi</b>			
Coreglia capoluogo			
Piano di Coreglia			
Calavorno			
Ghivizzano			
Lucignana			
Tereglio			
Vitiana			
<b>Edifici strategici</b>			
Palazzo Comunale			
Teatro			
Museo			
Forte			

#### **Percorsi del sistema insediativo di fondovalle**

I lavori sui percorsi di fondovalle valutati come prioritari sono quelli di Ghivizzano:

- 3 Ghivizzano – via della Stazione
- 4 Ghivizzano – via Nazionale SR 445 – dalla Chiesa alla sede distaccata degli uffici Comunali

Questi lavori si concentrano principalmente su azioni mirate che possono essere attuate con facilità e rapidità, producendo un miglioramento significativo nell'accessibilità senza con la necessità di acquisire brevi tratti di percorsi per permettere la realizzazione dei marciapiedi.

Gli interventi comprendono:

- Realizzazione di tratti di marciapiede: Questo permette di creare continuità nei percorsi pedonali, colmando lacune che costringono i pedoni a muoversi in carreggiata. La creazione di marciapiedi aumenta la sicurezza e facilita il transito, in particolare per persone con disabilità, anziani, e genitori con passeggini.
- Attraversamenti pedonali: L'inserimento di nuovi attraversamenti pedonali ben segnalati garantisce una maggiore sicurezza stradale, facilitando il passaggio in punti strategici del

territorio. Attraversamenti adeguati, dotati di rampe per il superamento di dislivelli, sono fondamentali per un accesso inclusivo.

- Spostamenti di segnaletica e ostacoli: In alcuni casi, segnaletica o elementi di arredo urbano (pali, panchine, ecc.) rappresentano barriere inutili o mal posizionate lungo i percorsi. La loro ricollocazione in posizioni più funzionali è un intervento semplice ma essenziale per migliorare la percorribilità dei percorsi.
- Raccordi di piccole pendenze: Dove necessario, si interverrà per raccordare dislivelli minori attraverso l'installazione di rampe o l'adeguamento delle superfici, eliminando piccoli ostacoli che possono compromettere la continuità del percorso per chi utilizza sedie a ruote o ausili per la mobilità.

L'insieme di questi interventi non solo incrementa l'accessibilità generale dei percorsi di Ghivizzano, ma contribuisce anche a migliorare la sicurezza e la fruibilità per tutti gli utenti, riducendo i rischi e promuovendo una mobilità più sostenibile.

### **Percorsi nei nuclei storici**

Anche nei percorsi dei centri storici, gli interventi considerati prioritari sono caratterizzati da un approccio mirato e da una semplice attuazione tecnica, che consente di affrontare le criticità principali senza compromettere il valore storico e architettonico di questi luoghi. Questi interventi si concentrano su azioni puntuali e di basso impatto, volte a migliorare la percorribilità e la fruibilità dei percorsi per un'ampia gamma di utenti, inclusi anziani, persone con disabilità, e famiglie con bambini:

- 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.

### **Edifici di culto**

Si ritiene che gli interventi sugli edifici di culto non rivestano carattere prioritario nel piano generale degli interventi di accessibilità. Questa valutazione si basa su diversi fattori, tra cui il fatto che tali edifici servono specificamente una parte della popolazione, rappresentata dai fedeli o dai frequentatori occasionali, e non rappresentano spazi di uso pubblico universale come il teatro o edifici amministrativi.

Inoltre, alcune chiese risultano già accessibili, offrendo così una soluzione adeguata per la fruizione da parte di persone con disabilità o mobilità ridotta. Questa condizione garantisce una copertura sufficiente per soddisfare le necessità legate alla pratica religiosa o alla visita di tali edifici, soprattutto nei luoghi in cui il bacino di utenza è ridotto o in cui sono presenti alternative accessibili.

L'attenzione verso gli edifici di culto, pertanto, può essere rimandata a una fase successiva o a interventi mirati, concentrandosi inizialmente su spazi e strutture che hanno un impatto più ampio e diretto sulla collettività. In ogni caso, gli interventi futuri sugli edifici di culto potranno essere pianificati considerando sia il valore storico e culturale di queste strutture sia l'importanza che rivestono per la comunità locale, senza tuttavia sottrarre risorse agli interventi ritenuti più urgenti e inclusivi.

### **Aree verdi**

Le aree verdi presenti nel territorio sono, allo stato attuale, non accessibili, una condizione che ne limita la fruizione da parte di persone con disabilità o difficoltà motorie. Sebbene siano stati individuati alcuni interventi semplici e mirati che potrebbero migliorare la situazione, tali interventi non sono considerati prioritari rispetto ad altre necessità infrastrutturali del territorio.

Le risorse disponibili, infatti, sono attualmente orientate verso interventi che hanno un impatto più diretto e significativo sulla qualità della vita collettiva, come quelli relativi all'accessibilità di edifici pubblici strategici, percorsi nei centri storici e parcheggi. Gli interventi sulle aree verdi, pur importanti per arricchire l'offerta di spazi ricreativi inclusivi, possono essere pianificati in una fase successiva, quando vi sarà una disponibilità sufficiente di risorse economiche e operative.

Tuttavia, la loro realizzazione rimane un obiettivo da perseguire nel medio-lungo termine, poiché migliorare l'accessibilità delle aree verdi non solo garantirebbe un maggiore benessere per i cittadini, ma promuoverebbe anche una fruizione più equa di spazi destinati alla socializzazione, al relax e al contatto con la natura. Questo tipo di interventi, seppur non prioritario al momento, rappresenta un valore aggiunto per la comunità e sarà implementato non appena le condizioni lo consentiranno, e sono:

- Rampe o scalini per superare i dislivelli più critici.
- Riqualificazione delle pavimentazioni, al fine di eliminare deformazioni o irregolarità che rappresentano ostacoli per persone con mobilità ridotta.
- Aggiornamento delle attrezzature presenti, come panchine e spazi di sosta, per renderle più funzionali e inclusive.

### **Parcheggi**

Nell'ambito dell'analisi dei parcheggi, è possibile distinguere due gradi di priorità per gli interventi di miglioramento dell'accessibilità.

- Più urgente: i parcheggi del fondovalle. La priorità maggiore è attribuita ai parcheggi situati nel fondovalle, con particolare attenzione a quelli di Ghivizzano, dove si concentrano la maggior parte delle attrezzature e dei servizi di rilevanza pubblica. Questi parcheggi servono luoghi strategici come edifici pubblici, spazi commerciali, scuole e strutture sanitarie, che attraggono un elevato afflusso di utenti su base quotidiana. Migliorare l'accessibilità di questi parcheggi avrebbe un impatto immediato e significativo sulla qualità della mobilità per l'intera comunità, risolvendo criticità che riguardano un'ampia platea di cittadini, inclusi coloro con disabilità o mobilità ridotta. Gli interventi, in questo caso, devono essere prioritari per garantire una fruizione agevole e inclusiva dei principali servizi del territorio.
- Priorità meno urgente: I parcheggi delle frazioni collinari. Il secondo livello di priorità riguarda i parcheggi situati nelle frazioni collinari, dove l'afflusso di utenti è generalmente inferiore rispetto al fondovalle. Tuttavia, va considerato che, nonostante il minor utilizzo, la situazione dell'accessibilità in queste aree risulta spesso peggiore. I parcheggi collinari servono comunità più isolate, e la loro condizione attuale può rappresentare una barriera significativa per gli abitanti, in particolare per le persone anziane o con difficoltà motorie. Interventi in queste aree, pur essendo meno urgenti rispetto al fondovalle, rimangono importanti per garantire una maggiore equità territoriale, evitando che le frazioni collinari vengano escluse da un percorso complessivo di miglioramento dell'accessibilità.

### **Edifici strategici**

La valutazione delle priorità sugli edifici richiede un'analisi specifica, poiché ogni struttura presenta peculiarità uniche in termini di accessibilità, funzione pubblica e complessità degli interventi necessari

Il Palazzo Comunale è stato classificato con priorità massima, in quanto rappresenta una struttura strategica per la vita amministrativa e sociale del territorio. Gli interventi necessari per renderlo pienamente accessibile sono relativamente pochi e circoscritti, il che rende la loro realizzazione fattibile in tempi brevi e con costi contenuti.

L'intervento più complesso è la realizzazione di un servoscala che permetta di collegare l'ingresso secondario all'ascensore esistente, eliminando così una delle principali barriere architettoniche. Questo lavoro, pur richiedendo una complessa progettazione tecnica, è considerato risolutivo per garantire l'accessibilità completa del palazzo. La sua attuazione migliorerebbe significativamente la fruibilità dell'edificio per tutti gli utenti, inclusi i cittadini con disabilità.

Con priorità media sono stati individuati i progetti relativi al Teatro e al Museo, che ruotano attorno alla proposta metaprogettuale descritta nel paragrafo 8.3. La realizzazione di un sistema di collegamento verticale, unita alla creazione di percorsi in quota e alla riqualificazione degli ingressi esistenti, non solo risolverebbe i problemi di accessibilità di questi due edifici, ma avrebbe un impatto significativo sulla fruizione complessiva del borgo.

Questa soluzione integrata, sebbene più complessa rispetto a quella del Palazzo Comunale, rappresenta una strategia efficace per migliorare la vivibilità e l'attrattività del centro storico. La combinazione di interventi su Teatro e Museo consentirebbe di valorizzare due luoghi di grande rilevanza culturale, rendendoli fruibili da parte della collettività e dei visitatori.

Il Forte è stato classificato con priorità minima, in quanto presenta vincoli significativi legati alla morfologia del territorio e alla natura storica della struttura. Attualmente, il Forte è solo parzialmente accessibile, e la sua piena fruizione richiederebbe interventi strutturali complessi, tra cui la realizzazione di un collegamento verticale esterno.

Questo intervento migliorerebbe l'accesso e consentirebbe un utilizzo più inclusivo dell'edificio, ma la sua complessità e il costo associato lo rendono meno prioritario rispetto agli altri edifici. Tuttavia, l'adeguamento del Forte rappresenta comunque un obiettivo a lungo termine, da perseguire per preservare e valorizzare questo importante patrimonio storico, garantendone una fruizione più ampia nel futuro.

Di seguito si riportano i costi indicativi individuati per l'adeguabilità degli edifici, suddivisi per tipologia di interventi. Si ricorda che nella voce degli accessi del Teatro compare 1 000 000,00 per la realizzazione della proposta metaprogettuale, e nella stessa voce relativa al Forte sono stati ipotizzati 600 000,00 per la realizzazione del collegamento verticale.

I costi sono indicativi e frutto di stime sommarie, le valutazioni effettive e dettagliate sono rimandate a progetti specifici. È opportuno sottolineare inoltre che le ipotesi progettuali descritte sono idee non vincolanti né prescrittive e possono subire anche significative modifiche negli ambiti delle progettazioni di dettaglio.

<b>Edifici strategici</b>	<b>Accessi</b>	<b>Percorsi interni</b>	<b>Servizi igienici</b>	<b>Totale per edifici</b>
Palazzo Comunale	42 200,00	9 000,00	18 600,00	<b>69 800,00</b>
Teatro	1 001 500,00	500,00	1 000,00	<b>1 003 000,00</b>
Museo	1 400,00	63 500,00	15 000,00	<b>79 900,00</b>
Forte	608 800,00	0,00	2 500,00	<b>611 300,00</b>
<b>Totale per tipologia di interventi</b>	<b>1 653 900,00</b>	<b>73 000,00</b>	<b>37 100,00</b>	



## 9 Allegato: questionario

# COREGLIA ACCESSIBILE

## PROCESSO PARTECIPATIVO PER LA REDAZIONE DEL "PIANO PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE" (P.E.B.A.)

L'Amministrazione Comunale di Coreglia Antelminelli ha recentemente dato avvio a un percorso che porterà alla redazione del *Piano per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A)*, strumento di programmazione obbligatorio in Italia per gli edifici pubblici (L. 41/1986) e per gli spazi urbani (L. 104/1991) che ha lo scopo di valutare le iniziative da intraprendere per garantire la massima accessibilità agli spazi e ai luoghi pubblici del Comune.

La Regione Toscana ha peraltro rafforzato il quadro normativo con la recente l.r. 60/2017 "Disposizioni generali sui diritti e le politiche per le persone con disabilità", perseguendo - fra le varie finalità di tutela - anche quella di "regolare l'attività dei soggetti pubblici e privati diretta a eliminare situazioni di rischio, di ostacolo o di impedimento alla mobilità e fruibilità generale derivanti da barriere architettoniche e sensoriali" (art.1, comma d)

### **Ma che cosa si intende per ACCESSIBILITÀ?**

In termini generali, l'accessibilità si riferisce alla capacità di un ambiente di permettere a ogni individuo, indipendentemente dall'età, dal sesso, dal background culturale, e dalle abilità fisiche, sensoriali o cognitive, di vivere in maniera autonoma. Essa abbraccia tutte le dimensioni delle attività umane, l'utilizzo di beni materiali e le interazioni con elementi intangibili, come la comunicazione, i servizi, i processi decisionali e quelli partecipativi. L'accessibilità è un concetto profondamente connesso al tempo, poiché nel corso della vita è probabile che ciascuno di noi si trovi ad affrontare situazioni in cui la propria indipendenza varia. Ad esempio, si pensi ai bambini, alle donne in gravidanza, ai genitori con passeggini e agli anziani.

Con questo questionario si intende definire un esauriente quadro conoscitivo basato sull'analisi dei bisogni degli utenti, che sarà poi integrato in una fase successiva con approfondimenti e rilievi analitici dei luoghi.

Conoscere e ordinare secondo criteri di priorità bisogni e desideri degli utenti è indispensabile per minimizzare le possibilità di errore e/o di errata interpretazione e anche per responsabilizzare coloro che intervengono, con il loro contributo di idee ed esperienze, nel processo decisionale.

Per far questo è importante la partecipazione di tutti i cittadini, in particolar modo di quanti ritengono di poter dare un contributo allo studio: abitanti stabili e temporanei, visitatori, turisti, gruppi di interesse, membri di associazioni locali o attive in servizi di comunità e socio-sanitari.

**Ti chiediamo pertanto di dedicarci 10 minuti del tuo tempo per rispondere a questo semplice questionario, c'è tempo fino al 13 Ottobre!**

**Resistuisi questa copia compilata presso l'Ufficio Protocollo di Coreglia o della sede comunale distaccata di Ghivizzano.**

**GRAZIE!**

## INFORMAZIONI GENERALI

Raccontaci chi sei; ogni informazione è richiesta a fini statistici e rimarrà ovviamente anonima

**\* Indica una domanda obbligatoria**

1. Dati personali: \*

*Contrassegna solo un ovale.*

Maschio

Femmina

2. Età: \*

*Contrassegna solo un ovale.*

fino a 20 anni

21-35

36-45

46-60

61-80

oltre 80

3. Ti ritieni una persona con delle fragilità? se si, come ti descriveresti? \*

*Contrassegna solo un ovale.*

- con disabilità permanente
- psicomotoria o motoria
- sensoriale (visiva, uditiva...)
- psichica o intellettiva
- difficoltà temporanee (arto ingessato, con stampella...)
- limitazione (con passeggino, carrello, attrezzatura da lavoro...)
- familiare, parente, amico badante o caregiver che assiste una persona con disabilità
- non ho particolari limitazioni
- Altro: \_\_\_\_\_

4. Abitualmente utilizzi: \*

*(è possibile indicare più opzioni)*

*Seleziona tutte le voci applicabili.*

- una carrozzina a spinta
- una carrozzina elettrica
- un passeggino
- una bicicletta
- una moto o scooter
- un girello o un tripode
- un bastone da passeggio
- un bastone bianco
- un cane addestrato
- mi avvalgo di un accompagnatore
- un mezzo pubblico
- un servizio di associazioni di volontariato
- mi muovo autonomamente a piedi
- utilizzo l'auto privata
- Altro: \_\_\_\_\_



## SPOSTAMENTI

Ci interessa capire quali sono i flussi principali degli spostamenti e perchè avvengono

**\* Indica una domanda obbligatoria**

5. Residenza: \*  
(la domanda serve a comprendere l'origine degli spostamenti)

Contrassegna solo un ovale.

- Coreglia
- Piano di Coreglia
- Calavorno
- Ghivizzano
- Lucignana
- Tereglio
- Vitiana
- Gromignana
- Altro: \_\_\_\_\_

6. Abitualmente ti sposti sul territorio di Coreglia per motivi di: \*  
(indicare quale attività abitualmente svolgi in ogni frazione)

- A - studio
- B - lavoro
- C - acquisti
- D - tempo libero
- E - commissioni amministrative (posta, banca, Municipio...)
- F - incontri sociali o familiari
- G - eventi pubblici
- H - servizi medici e riabilitativi
- I - altro
- J - non mi capita di andare mai

*Questa domanda richiede almeno una risposta per riga*

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
<b>Coreglia</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Piano di Coreglia</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Calavorno</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ghivizzano</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Lucignana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Tereglio</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Vitiana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Gromignana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Abitualmente ti sposti: \*

*Seleziona tutte le voci applicabili.*

- a piedi
- con mezzi di trasporto propri
- con mezzi di trasporto pubblici

## PERCEZIONE DELL'AMBIENTE

Quali sono, se ci sono, i disagi che incontri nella vita all'interno del Comune e con che priorità valuti necessario intervenire nelle varie frazioni

**\* Indica una domanda obbligatoria**

8. Quali sono i disagi che incontri nel muoverti autonomamente come pedone: \*  
(è possibile indicare più opzioni)

*Seleziona tutte le voci applicabili.*

- assenza di attraversamenti pedonali a raso
- assenza di attraversamenti pedonali rialzati
- assenza di corrimano ai lati dei percorsi e delle scale
- assenza di percorsi protetti dai veicoli in sosta o in circolazione
- assenza di spazi attrezzati per sosta di biciclette
- assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale
- assenza di segnalazione tattile per non vedenti come linea guida sui percorsi
- assenza di semafori dotati di segnalatori acustici per non vedenti
- assenza di segnalazione tattile per non vedenti per l'intercettazione di servizi pubblici (fermata del mezzo pubblico, ecc.)
- assenza di strisce zebra in alcuni attraversamenti pedonali
- assenza di panchine per la seduta e il riposo
- presenza di marciapiedi stretti
- presenza di salti di quota non raccordati
- presenza di attraversamenti pericolosi
- presenza di buche o deformazione della pavimentazione esistente
- presenza di percorsi sottodimensionati
- presenza di percorsi con pendenza trasversale eccessiva
- presenza di scivoli con pendenza eccessiva
- presenza di caditoie, pozzetti o griglie inadeguate
- presenza di raccordi fra marciapiedi e passi carrai con pendenze eccessive
- inadeguatezza dei tempi di attraversamento gestiti da impianti semaforici
- ostacoli costituiti da arredi mobili
- ostacoli costituiti da arredo per la ristorazione
- ostacoli costituiti da pali a corredo di indicazione segnaletica, cartelli pubblicitari o cartelli di fermata autobus



- ostacoli costituiti da cassonetti della spazzatura o cestini getta rifiuti
- ostacoli costituiti da cordoli e/o griglie di drenaggio per alberature
- ostacoli costituiti da sporgenze di rami o elementi arborei o arbustivi
- ostacoli costituiti da fioriere, paletti o archetti parapedonali
- assenza di rampe o ascensori per accedere a edifici e servizi
- spazi affollati
- mancanza di servizi igienici
- sensibilizzazione limitata
- nessuno
- Altro: \_\_\_\_\_

9. Se hai risposto positivamente alla domanda precedente, a quali vie, piazze, parchi, sono collegati i disagi elencati?

---

---

---

---

---

10. Quali sono i disagi che incontri nell'accedere all'interno di un edificio pubblico o di uso pubblico e fruire dei servizi: \*  
(è possibile indicare più opzioni)

*Seleziona tutte le voci applicabili.*

- Citofono o campanello irraggiungibile
- Gradini all'ingresso
- Assenza di corrimano ai lati delle scale
- Porte pesanti da manovrare
- Strettezze, varchi di larghezza ridotta
- Banco reception troppo alto
- Difficoltà di orientamento per le persone cieche o ipovedenti
- Assenza di informazione per le persone sorde
- Assenza di ausili/spazi per neonati (fasciatoi, zone allattamento...)
- Assenza di ascensore
- Ingresso e cabina dell'ascensore di dimensioni ridotte
- Corridoi stretti
- Arredi che ostacolano il passaggio
- Gradini non visibili
- Scivoli con pendenza eccessiva
- Assenza di sedute per il riposo
- Assenza di mappe informative
- Servizi igienici non accessibili
- Ambiente poco illuminato
- Nessuno
- Altro: \_\_\_\_\_

11. Se hai risposto positivamente alla domanda precedente, a quali edifici pubblici o di uso pubblico, sono collegati i disagi elencati?

---

---

---

---

---

12. Quali sono i disagi che incontri quando utilizzi il mezzo privato? \*

*Seleziona tutte le voci applicabili.*

- assenza di parcheggi in prossimità dei luoghi che abitualmente frequento
- assenza di parcheggi riservati in prossimità di edifici pubblici istituzionali
- parcheggi sottodimensionati rispetto al mezzo che utilizzo abitualmente
- difficoltà nella gestione amministrativa dei permessi di accesso
- difficoltà nel trovare posti liberi perché generalmente occupati in modo improprio
- nessuno
- Altro: \_\_\_\_\_

13. Se hai risposto positivamente alla domanda precedente, a quali luoghi sono collegati i disagi elencati?

---

---

---

---

---

14. Che valore attribuisce alla qualità della vita nella frazione in cui abiti? \*

*Contrassegna solo un ovale.*

- ottima
- buona
- sufficiente
- insufficiente
- scarsa
- abito fuori dal comune di Coreglia

15. Come valuti il grado di priorità in cui intervenire per migliorare la situazione dell'accessibilità in ognuna di queste frazioni? \*

*In una scala da 1 (non prioritario) a 5 (molto urgente)*

*Questa domanda richiede almeno una risposta per riga*

	1	2	3	4	5
<b>Coreglia</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Piano di Coreglia</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Calavorno</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ghivizzano</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Lucignana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Tereglio</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Vitiana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Gromignana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## MEZZI DI TRASPORTO

Se utilizzi abitualmente i mezzi di trasporto o ti è capitato di utilizzarli compila questa sezione, altrimenti puoi lasciarla interamente in bianco

16. Come valuti la raggiungibilità dei mezzi?  
(Es: idoneo passaggio fra banchina e pianale del veicolo, idonea larghezza porte...)

*Contrassegna solo un ovale.*

- Ottima  
 Buona  
 Sufficiente  
 Insufficiente  
 Scarsa

17. Come valuti la praticabilità dei mezzi?  
(Es: idoneo spazio di sosta per una sedia a ruote all'interno del veicolo...)

*Contrassegna solo un ovale.*

- Ottima  
 Buona  
 Sufficiente  
 Insufficiente  
 Scarsa

18. Come valuti la sicurezza d'uso dei mezzi?  
(Es: presenza di corrimano o maniglie, illuminazione idonea, rivestimenti antiscivolo...)

*Contrassegna solo un ovale.*

- Ottima  
 Buona  
 Sufficiente  
 Insufficiente  
 Scarsa

19. Come valuti il comfort dei mezzi?

*(Es: numero adeguato di posti riservati, adeguate condizioni igieniche del veicolo...)*

*Contrassegna solo un ovale.*

- Ottima
- Buona
- Sufficiente
- Insufficiente
- Scarsa

20. Come valuti i sistemi di comunicatività ambientale dei mezzi?

*(Es: presenza nel veicolo di sistemi fonici, indicatori visivi, pulsantiere di richiesta fermata...)*

*Contrassegna solo un ovale.*

- Ottima
- Buona
- Sufficiente
- Insufficiente
- Scarsa

## LE FRAZIONI

Di seguito troverai le ultime domande relative ad ognuna delle frazioni del Comune. Alcuni luoghi presentano una morfologia tale per cui molte barriere architettoniche e urbanistiche risultano ineliminabili, ma ciò non toglie che sia possibile, valutando tutti i tipi di accessibilità, pensare insieme soluzioni creative che migliorino l'esperienza di ogni luogo

**21. COREGLIA**

Ritieni che ci siano edifici pubblici o di uso pubblico o spazi aperti che dovrebbero essere attenzionati nella redazione del P.E.B.A?

---

---

---

---

---

**22. Ritieni di voler segnalare qualcosa in particolare relativamente all'accessibilità di questa frazione?**

---

---

---

---

---



**23. PIANO DI COREGLIA**

Ritieni che ci siano edifici pubblici o di uso pubblico o spazi aperti che dovrebbero essere attenzionati nella redazione del P.E.B.A?

---

---

---

---

---

**24. Ritieni di voler segnalare qualcosa in particolare relativamente all'accessibilità di questa frazione?**

---

---

---

---

---

**25. CALAVORNO**

Ritieni che ci siano edifici pubblici o di uso pubblico o spazi aperti che dovrebbero essere attenzionati nella redazione del P.E.B.A?

---

---

---

---

---

**26.** Ritieni di voler segnalare qualcosa in particolare relativamente all'accessibilità di questa frazione?

---

---

---

---

---