

**Unione dei Comuni del Pratomagno**  
**Comune di Castelfranco di Sopra**



**2 Progetto**  
relazione; schede degli interventi

dicembre 2012

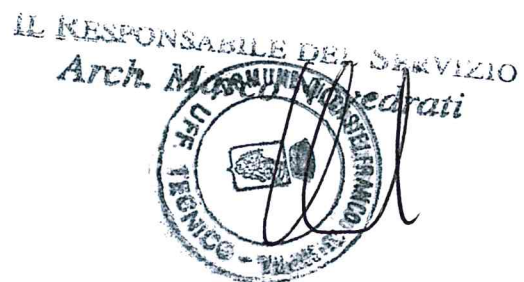


01

02

03

# Unione dei Comuni del Pratomagno Comune di Castelfranco di Sopra



## Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche 2 Progetto relazione; schede degli interventi

ldp studio  
Stefania Rizzotti  
Luca Gentili

Stefano Niccolai, Claudia Bresciani, Monica Gnaldi Coleschi

con  
Marco Novedrati · Comune di Castelfranco di Sopra  
Luciano Vinci · Comune di Castiglion Fibocchi  
Sergio Cuccoli · Comune di Loro Ciuffenna  
Andrea Sordi · Comune di Pian di Scò  
Simone Frosini · Unione dei Comuni del Pratomagno

dicembre 2012



## Sommario

1. Ruolo e contenuti del P.E.B.A. 5
2. Linee guida per ulteriori azioni in favore dell'accessibilità 8
3. Interventi da realizzare 12
  - Necessità di adeguamento nel Comune di Castelfranco di Sopra 16
4. Strategie generali per il territorio dell'Unione dei Comuni 25
5. Priorità e interventi da attuare nel Comune di Castelfranco di Sopra 26
6. Risorse finanziarie 34

## 1. Ruolo e contenuti del P.E.B.A.

I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - P.E.B.A. - sono stati introdotti nella legislazione nazionale italiana dalla Legge Finanziaria n. 41/1986 che, all'art. 32 comma 21, dispone che "Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge".

Sempre la legge 41, all'art. 32, comma 23, prevede, per coprire i soli costi di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere previste nei P.E.B.A., la possibilità contrarre mutui per investimenti con la Cassa Depositi e Prestiti. Successivamente la "Legge Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate" n. 104/1992, all'art. 24 comma 9, stabilisce che "I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate".

Questi contenuti sono ripresi dalla normativa regionale della Toscana, cioè dalla Legge Regionale n. 47/1991 e s.m.i., in particolare all'art. 9 che disciplina i Programmi comunali di intervento ai fini dell'eliminazione delle barriere architettoniche.

Il P.E.B.A. si configura quindi come programma operativo e strumento di gestione finalizzato a rendere pienamente accessibile/fruibile e migliorare il patrimonio edilizio e lo spazio urbano.

Esso deve essere composto dal Quadro Conoscitivo, comprendente il rilievo dello stato esistente per quanto riguarda l'accessibilità degli edifici di uso pubblico e degli spazi urbani, e dalla definizione degli interventi di adeguamento necessari, della programmazione degli interventi prioritari e delle strategie di miglioramento dell'accessibilità, intesa qui sostanzialmente come fruibilità da parte di tutti in autonomia.

Il Quadro Conoscitivo, precedentemente elaborato e poi revisionato in alcuni specifici punti riferiti a singole situazioni, è costituito dalle Schede di rilievo ed analisi degli elementi complessi corrispondenti alle seguenti tipologie:

- edifici ed attrezzature
  - edifici senza resede
  - edifici con resede
  - impianti sportivi all'aperto
  - cimiteri
- strade urbane (tratti del grafo viario)
- altri spazi urbani
  - piazze
  - porticati
  - aree verdi
  - parcheggi pubblici (non lungo strada)
- mezzi di trasporto pubblico

e dalle Schede relative alle altre strutture aperte al pubblico, redatte in base ai questionari compilati dai gestori/proprietari delle attività.

Per ciascun oggetto di schedatura si è espressa una valutazione generale che si compone di un giudizio sintetico

sulla fruibilità da parte di tutti in autonomia, sul comfort e sulla sicurezza, oltre che sullo stato di manutenzione degli edifici e degli spazi aperti. Le tematizzazioni corrispondenti a tali valutazioni complessive sono rappresentate in una serie di mappe relative ai centri abitati, che restituiscono un quadro d'insieme di immediata evidenza della situazione in atto, utile anche a ragionare sulle relazioni e sui collegamenti tra gli oggetti di indagine.

Tale Quadro Conoscitivo rappresenta dunque lo stato di fatto censito nella prima metà del 2012. Inevitabilmente esso è destinato a cambiare conseguentemente alla realizzazione degli interventi proposti dal P.E.B.A. ma anche a seguito delle attività ordinarie o straordinarie di manutenzione e rinnovo dei centri abitati, anche con l'aggiunta di nuovi elementi complessi (spazi e strutture analoghe a quelle già censite). Sarà quindi fondamentale implementare l'aggiornamento delle informazioni raccolte, costantemente o periodicamente, programmando il monitoraggio della situazione, in base alla quale definire gli interventi da eseguire.

Coerentemente alle disposizioni nazionali e nel quadro legislativo regionale, il P.E.B.A. non è da considerarsi un piano urbanistico. Il valore di atto di pianificazione urbanistica è infatti da attribuirsi ai contenuti del Regolamento Urbanistico in materia, in particolare al punto f) del comma 4 dell'art. 55 della Legge Regionale 1/2005 cioè il "Programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche e urbanistiche".

Dal punto procedurale l'approvazione del P.E.B.A. spetta al Consiglio Comunale in quanto competente, ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 267/2000, per "programmi, relazioni previsionali e programmatiche, piani finanziari, programmi triennali e elenco annuale dei lavori pubblici, bilanci annuali e pluriennali e relative variazioni, rendiconto, piani territoriali ed urbanistici, programmi annuali e pluriennali per la loro attuazione, eventuali deroghe ad essi, pareri da rendere per dette materie"; non trattandosi di piano urbanistico, non necessita di doppia approvazione.

Il P.E.B.A. dovrebbe in realtà essere considerato un programma attuativo delle previsioni del Programma definito dal Regolamento Urbanistico, con il quale ha comunque in comune, sempre secondo la normativa della Regione Toscana, gli aspetti conoscitivi cioè il censimento delle barriere presenti. Va evidenziata a questo proposito l'importanza che viene attribuita dalla Legge 1 al Programma in quanto parte essenziale del Regolamento Urbanistico ed anzi elemento fondamentale della disciplina delle trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio; fino ad ora tale importanza ha purtroppo trovato un piuttosto modesto riscontro nei Regolamenti Urbanistici, forse anche per non aver colto la possibilità di individuare proprio nel P.E.B.A. lo strumento operativo in grado di attuare le azioni previste.

Nel caso dell'Unione dei Comuni del Pratomagno il P.E.B.A. è elaborato in assenza di Programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche e urbanistiche definito all'interno del vigente Regolamento Urbanistico di ciascun Comune.

Nel caso del Comune di Pian di Scò il Programma, messo a punto parallelamente al P.E.B.A., è inserito nel nuovo Regolamento Urbanistico (terzo Regolamento Urbanistico) adottato a fine ottobre 2012.

Il Comune di Castiglion Fibocchi ha intenzione di adottare a breve il primo Regolamento Urbanistico.

Il Regolamento Urbanistico vigente del Comune di Loro Ciuffenna (approvato nel 2009) si limita, all'art. 54 delle N.T.A., a rinviare, entro il primo quinquennio, la redazione del censimento delle barriere e conseguentemente del "programma di abbattimento delle barriere architettoniche e urbanistiche, con riferimento prioritario agli edifici pubblici e ai percorsi pubblici nei centri urbani", da verificare periodicamente ed aggiornare alla scadenza di ogni quinquennio.



Il Regolamento Urbanistico vigente del Comune di Castelfranco di Sopra non contiene alcun riferimento al Programma per l'abbattimento delle barriere architettoniche e urbanistiche.

A proposito della relazione tra P.E.B.A. e Regolamento Urbanistico, preme qui sottolineare due aspetti rilevanti. Il primo riguarda il valore prescrittivo dei piani/programmi: il P.E.B.A. infatti non possiede valenza normativa mentre il Regolamento Urbanistico può avere notevole efficacia ed incisività proprio perché disciplina tutti i principali interventi sul territorio, anche a carattere non pubblico; di conseguenza può avere ricadute molto più ampie di quelle, seppure importantissime, dei miglioramenti dei soli edifici e spazi pubblici contemplati dal P.E.B.A.; inoltre le opere di miglioramento dell'accessibilità possono rappresentare fattori strategici da realizzare nell'ambito di interventi di riqualificazione dei tessuti esistenti, paragonabili alle opere di urbanizzazione.

In secondo luogo si deve ribadire che compito del P.E.B.A. è intervenire per eliminare o almeno superare le barriere presenti mentre il Regolamento Urbanistico - così come altri strumenti quale soprattutto il Regolamento Edilizio - è in grado di indirizzare ed assoggettare a prescrizioni più stringenti non solo gli interventi sul patrimonio edilizio e sugli spazi aperti esistenti ma anche quelli che consistono in nuove costruzioni, installazioni o sistemazioni esterne, evitando che si determinino situazioni di bassa accessibilità; è evidente che, rispettando le normative sovraordinate vigenti che sono state via via integrate con requisiti specifici sull'accessibilità, i nuovi edifici e i nuovi spazi aperti non potranno presentare criticità eclatanti, ma ci sono alcuni aspetti che possono essere significativamente migliorati integrando opportunamente le norme con determinati accorgimenti aggiuntivi o attribuendo ad alcuni requisiti una valenza di prescrizione invece che di solo indirizzo o consiglio.

Per questi motivi si è ritenuto di inserire un capitolo dedicato alle Linee guida, destinate sostanzialmente all'implementazione dei Regolamenti comunali in materia di accessibilità, nel senso più ampio possibile. L'impegno al rispetto di tali indirizzi dovrà essere condiviso dalla comunità nel suo insieme ed assunto in primo luogo dal soggetto pubblico nella propria attività sul territorio, facendo dei principi dell'accessibilità il riferimento costante, anche al di fuori delle iniziative specificamente dedicate.

Ciò non preclude e anzi dà per scontato che, parallelamente all'attuazione del P.E.B.A. e alla messa in opera delle disposizioni dei Regolamenti, siano adottate ulteriori misure anche in settori differenti da quello urbanistico, edilizio e delle opere pubbliche, rendendo sinergica l'azione dell'Amministrazione, anche con il contributo delle associazioni presenti nel territorio.

Ciò dovrà verosimilmente comprendere attività concernenti le trasformazioni "immateriali", operando nella direzione della sensibilizzazione delle persone e promuovendo in generale la cultura dell'inclusività quale fattore di crescita.

## 2. Linee guida per ulteriori azioni in favore dell'accessibilità

Il P.E.B.A. ha una valenza operativa che si sostanzia nella programmazione di una serie di interventi selezionati (per priorità e strategia) che sono fattibili in un dato periodo di tempo ma, come già ricordato, è anche un piano che si integra con gli altri strumenti di governo e gestione del territorio e con gli altri progetti, anche a carattere privato, che vengono promossi. Al miglioramento dell'accessibilità dovranno, per quanto possibile e per quanto di loro competenza, contribuire anche i soggetti privati, in particolare quelli coinvolti in attività aperte al pubblico e di interesse collettivo.

I provvedimenti in favore dell'accessibilità dovranno essere di carattere sia "materiale" che "immateriale". Essi si dovranno tradurre in più modalità di intervento delle quali solo una parte corrisponde al programma operativo del P.E.B.A.; altri interventi dovranno essere gestiti attraverso i progetti previsti dal Regolamento Urbanistico o con altri strumenti/regolamenti, che possono comprendere anche l'introduzione di incentivi, oppure con altre forme di promozione dell'accessibilità (attività di sensibilizzazione/educazione, eventi...).

I punti seguenti definiscono principi e criteri che si ritiene dovrebbero essere fatti propri dall'Amministrazione e, dove opportuno, impiegati come spunto per implementare la normativa urbanistica e/o edilizia.

### Integrazione

È indispensabile che tutti gli interventi e le iniziative siano coerenti e sinergici tra loro e con eventuali progetti già previsti o in fase di definizione.

Si ritiene molto importante fare proprio il principio secondo il quale nell'ambito di qualsiasi opera ed attività promossa dall'Amministrazione, in particolare naturalmente nel caso di operazioni sugli spazi fisici di uso pubblico, si tenga conto dell'opportunità - intesa in senso positivo - di intervenire per migliorare l'accessibilità, dando a tali aspetti un valore essenziale e facendone una **costante** dell'attività pubblica.

Ciò significa che tutti gli interventi di iniziativa pubblica riguardanti le strutture esistenti dove si svolgono funzioni pubbliche (edifici, attrezzature) e gli spazi aperti urbani esistenti, anche se attivati con finalità diverse da quelle di abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche, dovranno comunque essere attuati tenendo conto dei criteri per il miglioramento dell'accessibilità, fatte salve documentate impossibilità tecniche ed eventualmente ad eccezione di semplici manutenzioni o di interventi d'urgenza.

Inoltre è opportuno verificare le possibilità di demandare a progetti urbanistici o edilizi - nel Regolamento Urbanistico o in Piani Attuativi, ad esempio - il compito di dare risposta alle problematiche riguardanti l'accessibilità, implementando in tal senso la normativa comunale.

Per gli interventi di iniziativa privata il Comune potrà ad esempio applicare incentivi economici mediante la riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria in misura crescente a seconda dei livelli dei requisiti di accessibilità e visitabilità degli edifici e delle strutture oltre i limiti obbligatori stabiliti dalle norme vigenti.

### Promozione della mobilità in tutte le sue componenti

Oltre agli autoveicoli ed agli automezzi in generale, anche le altre componenti devono trovare adeguata risposta ai requisiti per una circolazione agevole e sicura. Per incentivare e promuovere l'utilizzo degli spazi urbani da parte della componente pedonale e ciclabile nei centri abitati dovranno essere adottate misure per la moderazione del traffico veicolare e, dove possibile, limitarlo.



## Manutenzione

È indispensabile che gli spazi di uso pubblico siano costantemente puliti, in buone condizioni e funzionanti. Un ulteriore indirizzo che attraverso il P.E.B.A. si intende proporre quale impegno che viene assunto da parte dell'Amministrazione è quello dell'accantonamento di un fondo da destinare specificamente all'attività di manutenzione delle opere realizzate per migliorare l'accessibilità, in modo tale da garantire che esse continuino a svolgere al meglio la loro funzione.

## Criteri e regole per la progettazione degli spazi per le attività di servizio

Al fine di garantire elevati livelli di accessibilità da parte di tutti i cittadini e utenti dei servizi e degli spazi di uso pubblico, i progetti per la realizzazione degli spazi per le attività di servizio o per successivi interventi di riqualificazione, adeguamento e/o ampliamento dovranno rispettare i seguenti requisiti:

- privilegiare soluzioni progettuali inclusive, in modo da rendere servizi e spazi compatibili con le esigenze del maggior numero possibile di utenti, rispetto alle soluzioni speciali, cioè dedicate ad uno specifico profilo di utenza;
- elevato grado di comfort e di sicurezza, anche con particolare riferimento all'illuminazione;
- assenza di barriere architettoniche (fisiche o percettive), in riferimento alla generalità degli utenti ed in particolare agli utenti deboli, cioè persone disabili, persone con traumi temporanei, donne in stato interessante, bambini, persone con bambini piccoli, persone anziane;
- dotazione di elementi di sostegno e di linee guida nei percorsi - esterni ed interni - per facilitarne la percorribilità;
- organizzazione degli spazi e predisposizione di segnaletica in grado di agevolare l'identificazione e l'orientamento, rendendo in particolare chiara la collocazione degli accessi principali, dei punti informativi, degli spazi di attesa, dei collegamenti verticali e dei servizi igienici.

I parchi e giardini pubblici dovranno inoltre rispettare i seguenti requisiti:

- presenza di recinzione o di strutture di filtro e protezione rispetto alla viabilità ed in generale agli spazi carrabili, privilegiando elementi vegetazionali quali alberature e siepi, sempreché di altezza tale da non impedire la sorveglianza e la sicurezza; a seconda delle specifiche situazioni, il trattamento dei margini dovrà valutare le esigenze di schermatura o trasparenza visiva, di protezione dai venti, di protezione acustica, di penetralità pedonale ecc.;
- individuazione di aree ombreggiate per maggiore comfort nei mesi estivi;
- nel caso di spazi di grande dimensione, dotazione di servizi igienici accessibili;
- scelta di materiali vegetali adeguati, evitando in ogni caso quelli spinosi o velenosi.

Le piazze e gli spazi pedonali pubblici dovranno inoltre rispettare i seguenti requisiti:

- presenza di elementi di filtro e protezione rispetto alla viabilità ed in generale agli spazi carrabili oppure adozione di misure per garantire la sicurezza dei pedoni (regolamentazione della circolazione, segnaletica, dissuasori...), tenendo conto comunque dell'accessibilità ai mezzi di emergenza e dell'eventuale esigenza di spazi destinati al carico e scarico.

Le aree a standard destinate a verde o a parcheggi di uso pubblico dovranno essere progettate e realizzate in modo da risultare effettivamente accessibili e fruibili; non potranno pertanto essere computate per la verifica delle dotazioni aree di piccola dimensione, molto frammentate o di forma fortemente irregolare né aree in forte declivio

o non direttamente accessibili da altri spazi pubblici.

Dovranno essere previsti in numero adeguato all'intensità di fruizione e dell'attrattività delle diverse parti del territorio e delle strutture di uso pubblico posti auto riservati agli utenti deboli, una quota dei quali riservata alle persone disabili, sia nel caso di parcheggi esterni alla sede stradale sia nel caso di parcheggi lungo strada. Dovranno inoltre essere previsti adeguati spazi per la sosta delle biciclette.

### Criteri specifici per singoli elementi semplici

I seguenti criteri evidenziano alcuni aspetti di dettaglio non presenti nella normativa nazionale e regionale, fermo restando naturalmente il rispetto integrale di queste ultime; tali criteri non hanno pretesa di esaurire il tema ma hanno principalmente lo scopo di dare risalto ad alcuni aspetti che riguardano problematiche ricorrenti.

Le indicazioni contenute in queste pagine tengono conto dei numerosi studi, ricerche ed esperienze sul tema dell'accessibilità negli edifici e negli spazi pubblici, svolti negli ultimi anni in Italia, tra i quali in primo luogo il lavoro commissionato dalla Provincia di Pistoia al Centro Interuniversitario TESIS dell'Università di Firenze e finanziato dalla Regione Toscana che ha portato alla pubblicazione del volume a cura di Antonio Lauria "I Piani per l'Accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare", Gangemi Editore.

#### Percorsi ed attraversamenti pedonali

Nei percorsi e in particolare nei marciapiedi nel caso di presenza di raccordi tra quote diverse e scivoli dovrà essere verificato che la larghezza residua del percorso sia sufficiente al passaggio; qualora lo spazio residuo non sia sufficiente dovrà essere previsto il ribassamento per l'intera profondità del percorso.

Gli attraversamenti pedonali dovranno essere ortogonali ai marciapiedi, per non creare difficoltà nell'individuazione della direzione di percorrenza.

Nel caso di percorsi non brevi, anche lungo gli itinerari costituiti dalle vie più frequentate, dovranno essere predisposte adeguate aree di sosta attrezzate con sedute, cestini portarifiuti e rastrelliere per biciclette.

#### Superamento dislivelli

Dislivelli, rampe e scale dovranno essere sempre adeguatamente segnalati, evidenziando accuratamente anche le rampe di scale con meno di tre gradini - soprattutto i gradini isolati - che risultano meno facilmente individuabili. In tutti i casi dovrà essere garantita una sufficiente intensità luminosa, verificando comunque che la finitura superficiale non determini riflessi dannosi, e l'assenza di abbagliamento.

#### Servizi igienici

Tutti i servizi igienici dovranno essere realizzati in modo da essere accessibili, distinguendo piuttosto l'uso secondo il genere.

È quindi preferibile l'utilizzo di sanitari standard, purché adeguatamente disposti e posizionati e purché siano presenti le opportune attrezzature (appoggio per la schiena, maniglioni...).

#### Posti auto riservati

Dovranno essere ubicati in posizione tale da agevolare ed abbreviare il raggiungimento delle strutture e/o delle parti comuni, nel caso di edifici non a destinazione pubblica.

La pavimentazione dovrà essere idonea, evitando comunque materiali inadatti alla percorrenza con sedie a ruote e giunti troppo larghi.



La fascia di trasferimento non dovrà necessariamente essere differenziata rispetto all'area di sosta del veicolo in modo da consentire libertà di parcheggio, tenendo conto che la persona con disabilità può essere il conducente o il passeggero; per lo stesso motivo non dovrà essere individuata un'unica fascia di trasferimento a servizio di due posti auto affiancati.

Il luogo di manovra dovrà essere sicuro, evitando che la persona sia esposta al traffico veicolare.

#### **Terminali ed impianti di uso pubblico**

Tutti i terminali dovranno essere configurati in modo da consentire l'utilizzo da parte di tutti, curando in particolare le caratteristiche dell'altezza, dello spazio di accostamento, della visibilità, della leggibilità e comprensibilità delle istruzioni per l'uso.

#### **Attrezzature**

Le sedute dovranno essere ergonomiche, avere caratteristiche tali da consentire di alzarsi facilmente, per conformazione ed altezza, possibilmente con schienale e braccioli; il materiale usato dovrà essere adeguato e gradevole dal punto di vista termico e al tatto.

I luoghi dove vengono fornite informazioni e servizi dovranno essere arredati in modo da agevolare il rapporto tra utenti ed operatori, evitando ad esempio che delimitazioni ed elementi intermedi e/o fonti di luce rivolte verso le persone ostacolino la lettura delle labbra da parte delle persone con difficoltà uditive.

Nelle aree verdi attrezzate dovranno essere previsti tavoli che consentano l'avvicinamento di una sedia a ruote, evitando l'utilizzo di strutture uniche formate da tavolo e panche.

#### **Fermate del trasporto pubblico locale**

La segnaletica informativa su orari e percorsi dovrà essere sempre presente ed aggiornata, adeguatamente visibile e leggibile.

Le pensiline dovranno essere dotate di panchine, riservando comunque spazio sufficiente allo stazionamento protetto di almeno una sedia a ruote.

#### **Partecipazione**

Tutte le azioni in favore dell'accessibilità saranno improntate al criterio generale della partecipazione della comunità, nelle scelte così come nell'attuazione degli interventi e delle iniziative, mobilitando gli abitanti ed i soggetti interessati al fine del raggiungimento del più ampio risultato; ciò sarà inoltre orientato alla verifica degli esiti delle azioni intraprese ed al monitoraggio degli effetti determinati ed indotti dalla realizzazione dei progetti.

Saranno in particolare coinvolte le associazioni di tutela delle persone con handicap operanti sul territorio e le persone o i gruppi che si occupano costantemente delle persone disabili o comunque con problematiche legate alla salute, all'età, alla condizione sociale o altro che può costituire una limitazione all'accessibilità o alla fruizione degli spazi pubblici e/o collettivi in mancanza di prestazioni ed accorgimenti adeguati.

### 3. Interventi da realizzare

Il progetto del P.E.B.A. è costruito sulla base del tipo di analisi svolte, articolate su elementi semplici ed elementi complessi corrispondenti ad "oggetti" che costituiscono strutture e spazi di uso pubblico.

Gli elementi complessi sono gli edifici, le attrezzature e gli spazi aperti sopra richiamati.

Gli elementi semplici sono: Percorsi pedonali, Attraversamenti pedonali a raso, Fermate del trasporto pubblico, Attrezzature urbane (spazi esterni), Parcheggi riservati, Superamento dislivelli, Accessi, Percorsi e ambienti interni, Servizi igienici, Arredi e attrezzature (spazi interni); per ciascuno di essi sono state singolarmente analizzate le caratteristiche significative ai fini dell'accessibilità, come dettagliatamente descritto nella relazione di Quadro Conoscitivo.

Gli elementi semplici devono rispettare determinati requisiti per garantire la fruibilità da parte di tutti in autonomia; in molti casi gli elementi semplici devono innanzitutto essere presenti per potere assicurare tale fruibilità.

Gli oggetti osservati sul territorio non sempre sono composti da elementi semplici che possiedono requisiti adeguati e non sempre comprendono gli elementi semplici adeguati. Per superare tali mancanze è necessario attuare degli interventi correttivi che possono consistere in diverse soluzioni. Alcune soluzioni sono "tipiche" in quanto rispondono a situazioni ricorrenti; altre sono invece specifiche, non ripetibili, legate ad un determinato luogo o ad una situazione particolarmente complessa.

Nel seguito vengono riportate le esigenze di adeguamento per gli edifici e le attrezzature di uso pubblico e per le strade e gli altri spazi urbani oggetto di rilievo; come si vedrà, per il secondo gruppo di elementi complessi si tratta prevalentemente di interventi "standard", in quanto le situazioni sono ricorrenti.

Rispetto a ciò il P.E.B.A. seleziona le priorità, in base alle scelte assunte in riferimento alle strategie generali definite per il territorio dell'Unione dei Comuni; per la programmazione triennale delle opere vengono quindi individuati gli interventi da attuare, ciascuno dei quali viene descritto nel dettaglio e valutato anche in termini di tempi e costi, come illustrato nelle specifiche schede predisposte, riportate al successivo capitolo 4.

Gli interventi di iniziativa pubblica riguardanti la fruibilità possono appartenere alle seguenti categorie:

1. manutenzioni ed interventi d'urgenza;
2. interventi ordinari e diffusi, corrispondenti ad operazioni "ricorrenti" ed in parte standardizzabili;
3. interventi straordinari, relativi a luoghi per i quali è necessario un insieme di operazioni complesse o particolari attraverso la messa a punto di progetti specifici.

Il P.E.B.A. comprende sostanzialmente interventi di tipo 1 e di tipo 2.

Gli interventi ordinari e diffusi consistono generalmente in opere di limitata entità, che non richiedono soluzioni particolari e che impegnano risorse tendenzialmente non cospicue.

L'inquadramento schematico degli interventi necessari può essere definito attraverso il riferimento ai singoli elementi semplici, individuando ciò che deve essere realizzato per risolvere le criticità rilevate, garantendo le prestazioni e i requisiti richiesti.

Per i percorsi e gli spazi pedonali gli interventi devono riguardare la continuità planimetrica, i collegamenti tra percorsi paralleli, ad esempio separati dalla carreggiata stradale o adiacenti, per mezzo di attraversamenti pedonali complanari o, in alternativa, opportunamente raccordati, l'allargamento dei percorsi e lo spostamento e/o modifica di ogni manufatto in elevazione o sporgente presente sugli spazi pedonali al fine di garantire la larghezza minima



di transito, l'eliminazione di ogni discontinuità altimetrica, la predisposizione di piano di calpestio e di illuminazione adeguati, la segnalazione del passaggio a zone carrabili o non pavimentate.

Per gli accessi essi devono riguardare l'eliminazione di dislivelli ed ostacoli, anche con l'impiego di rampe mobili, la predisposizione di segnaletica adeguata, l'installazione di infissi e apparecchiature appropriati.

Per il superamento dei dislivelli essi devono riguardare l'eliminazione di dislivelli ed ostacoli, anche con l'impiego di rampe mobili, l'individuabilità, la predisposizione di piano di calpestio e di illuminazione adeguati.

Per ambienti ed arredi interni essi devono riguardare l'individuabilità degli spazi dedicati alle diverse funzioni e/o attività, l'eliminazione di ostacoli e di spigoli vivi, la predisposizione di piano di calpestio e di illuminazione adeguati, l'installazione di infissi e apparecchiature appropriati, la disponibilità di punti informativi e di spazi di attesa adeguati.

Per le attrezzature esterne (cestini portarifiuti, sedute, giochi, cassette postali, cassonetti, ...) essi devono riguardare l'individuabilità, l'installazione di elementi ed apparecchiature appropriati per numero, collocazione e caratteristiche. Per i servizi igienici essi devono riguardare individuabilità, la predisposizione di piano di calpestio e di illuminazione adeguati, l'installazione di infissi, sanitari, arredi e apparecchiature appropriati.

Per i posti auto riservati essi devono riguardare l'individuazione di un corretto numero di stalli di dimensioni appropriate, la predisposizione di segnaletica, la sicurezza degli spazi di manovra ed il collegamento adeguato con i percorsi pedonali.

Per le fermate del trasporto pubblico essi devono riguardare individuabilità, la presenza di informazioni adeguate, la predisposizione di arredi appropriati (pensiline, panchine).

La mappa che rappresenta la fruibilità da parte di tutti in autonomia, ad esempio, dà già un'indicazione immediata del tipo di intervento richiesto in considerazione delle prestazioni auspicabili (descrivibile più dettagliatamente per ciascuna tipologia di oggetti, soprattutto per gli spazi aperti), cioè individua il problema e in parte già l'ambito di soluzione come intervento standard: ad esempio se in un parcheggio mancano posti auto riservati questi dovranno essere individuati ed adeguatamente attrezzati oppure se in un edificio il superamento dei dislivelli è valutato con prestazioni insufficienti si dovranno adottare correttivi per migliorare la situazione (con l'inserimento di una rampa mobile oppure con la realizzazione di un ascensore oppure ancora con una differente disposizione delle funzioni ospitate ai vari livelli in relazione alla frequenza d'uso).

Nel caso delle strade e degli altri spazi urbani gli interventi necessari sono abbastanza simili e riconducibili ad una casistica piuttosto ridotta.

Nel caso delle strade, ad esempio, se la fruibilità è bassa i marciapiedi sono totalmente assenti o gravemente inadeguati (per dimensioni o pendenza), se è media le criticità sono limitate e/o localizzate, se è alta si è in presenza di carenze specifiche (ad esempio sulla segnaletica); i provvedimenti da adottare possono essere quindi la realizzazione di almeno un marciapiede o di uno spazio pedonale protetto, la riqualificazione del percorso pedonale, lo spostamento dell'attraversamento pedonale o l'eliminazione degli oggetti che riducono la visibilità, il miglioramento dell'attrezzatura delle fermate del trasporto pubblico e la corretta dotazione di posti riservati per la sosta delle auto.

Nei parcheggi con fruibilità bassa i posti auto riservati sono assenti mentre in quelli con fruibilità media sono necessari miglioramenti di tali posti auto ed adeguati percorsi pedonali.

Per le piazze normalmente le criticità sono legate alle caratteristiche dei percorsi pedonali.

Nelle aree verdi di solito è necessario intervenire per sistemare i punti di accesso e per rendere meglio fruibili gli spazi interni con i percorsi e con le attrezzature (sedute, cestini portarifiuti, illuminazione...).

Per quanto riguarda gli edifici e le attrezzature di uso pubblico generalmente si deve entrare più nello specifico e



nel dettaglio delle singole situazioni, annotando la presenza di eventuali circostanze particolari (presenza di vincoli, tutele...), anche se le problematiche riscontrate sono comunque molto simili.

La scelta che abbiamo fatto è dunque di individuare con sufficiente precisione le problematiche relative a ciascun elemento complesso oggetto del censimento, analizzato attraverso gli elementi semplici che lo compongono e la verifica della rispondenza o meno ai requisiti obbligatori o raccomandati.

Conseguentemente per tali oggetti vengono indicati prestazioni e/o elementi da implementare (ove totalmente assenti) e prestazioni e/o elementi da migliorare (ove non adeguati), cioè non vengono definiti puntualmente interventi specifici da attuare, se non per i luoghi selezionati in base alla massima priorità ed inseriti nel programma di esecuzione a breve termine, oggetto delle Schede di intervento.

Questa scelta deriva da alcune considerazioni fondamentali. La prima, banale quanto realistica, è che la situazione rilevata è diffusamente insoddisfacente, cioè le problematiche riscontrate sono molte ed estese su tutto il territorio: ciò che potrà ragionevolmente essere fatto per ovviare a tale situazione in tempi ravvicinati è una parte probabilmente piuttosto limitata, visto il quadro assai poco roseo di risorse mobilitabili; in un orizzonte più lungo le condizioni potranno anche essere mutate, imponendo comunque una revisione delle ipotesi fatte.

La seconda, più sostanziale dal punto di vista progettuale, è che nella maggior parte dei casi e dei luoghi non esiste una sola risposta al problema. Questo è un punto sul quale vale la pena di soffermarsi perché non si tratta solo di una questione tecnica legata alla capacità ed alla libertà di progetto di chi sarà chiamato effettivamente a studiare nel dettaglio le opere da realizzare - questione comunque non irrilevante - ma anche di una valutazione tra più opzioni nel livello di accessibilità da raggiungere, rispetto alla quale entrano in gioco tanti fattori di opportunità rispetto all'insieme degli interventi (ad esempio: un solo consistente intervento risolutivo di tutti i problemi o più interventi sufficienti comunque a dare una risposta più ampia?), rispetto alle caratteristiche proprie dei singoli contesti (ad esempio: mantenere intatto, almeno esternamente, l'edificio di antica formazione o ammettere l'introduzione di elementi contemporanei? Consentire il traffico carrabile nel centro storico o trasformarlo in una zona riservata ai pedoni ed ai ciclisti?) ed altro ancora.

Le soluzioni non sono affatto univoche.

In realtà ci sono anche casi per i quali non esiste soluzione ragionevolmente percorribile - attraverso una forma di "adeguamento" dell'esistente - o dove comunque la possibile soluzione ragionevole consiste nell'optare per una differente alternativa (ad esempio trovando una nuova collocazione per una determinata funzione pubblica). Ci sono casi nei quali effettivamente può essere più compatibile (o sostenibile) optare per una soluzione di superamento della barriera architettonica, magari attraverso dispositivi rimovibili, piuttosto che per la sua eliminazione, qualora questo comporti opere eccessivamente impattanti sui luoghi.

Gli interventi possono determinare diversi livelli di accessibilità.

Similmente a quanto accade nella classificazione energetica degli edifici si può immaginare una classificazione per livello di prestazioni raggiunte; ad esempio possiamo individuare tre classi di riferimento:

- classe C - accessibilità intesa rispetto a ridotta capacità motoria, anche solo temporanea e per utenze deboli, che rappresenta il livello minimo da raggiungere, considerando le condizioni di partenza rilevate, raramente comparabili con tali prestazioni;
- classe B - accessibilità intesa rispetto a ridotta capacità motoria e sensoriale, in particolare per ipovedenti, sostanzialmente confrontabile ad esempio con le disposizioni del Regolamento n. 41/R in materia di barriere architettoniche;

- classe A - accessibilità intesa rispetto a ridotta capacità motoria e sensoriale e cognitiva e più in generale come comunicazione inclusiva e comfort in senso ampio;
- classe A+ - accessibilità intesa come creazione di un ambiente nel quale in pratica non c'è differenziazione tra le persone, quindi il livello massimo al quale tendere.

Rispetto alle possibili soluzioni alle criticità rilevate, si possono ipotizzare livelli differenti, corrispondenti a classi differenti: C, B oppure A/A+.

Lo stato di fatto attualmente restituisce un quadro nel quale la maggioranza degli oggetti dovrebbero essere classificati come D, E, F o forse G. In prima istanza dunque riteniamo che si debbano individuare i passi per raggiungere almeno la classe C - il livello minimo -.

Rispetto a ciò, si può poi proporre una selezione degli oggetti candidati a livelli più elevati ed in particolare alla classe B, considerando che le classi superiori presuppongono l'adozione di dispositivi e misure molto importanti - rispetto allo stato attuale - ed anche competenze speciali, da attivare anche su fronti diversi da quelli strettamente edilizi (per esempio personale che conosce il linguaggio dei segni o più lingue oppure dispositivi per problemi di udito).

Nell'impostazione del presente P.E.B.A. si assume che sia necessaria una prima fase "strutturale", orientata al raggiungimento dei livelli C o B, demandando a successive revisioni il perseguimento dell'obiettivo finale A+.

In base a quanto sopra esposto, in queste pagine vengono dunque riportati per le differenti tipologie di elementi complessi e per gli oggetti rilevati - singolarmente o per gruppi omogenei - le prestazioni e/o gli elementi da implementare e le prestazioni e/o gli elementi da migliorare, con indicazione della classe di accessibilità da raggiungere proposta.

Gli elementi complessi con priorità 1 sono quelli per i quali sono predisposte le Schede di intervento.

Nelle Schede per ciascun intervento è individuata una stima dei costi relativa all'importo delle opere, esclusa IVA.



## Necessità di adeguamento nel Comune di Castelfranco di Sopra

### Capoluogo

In generale si può dire che non ci sono strade urbane veramente soddisfacenti e dunque sarebbero necessari numerosi più o meno modesti interventi diffusi, oltre all'opportunità di adottare regole più efficaci per gli interventi futuri (aree di trasformazione oppure riqualificazioni); nella maggior parte dei casi le problematiche sono legate ai marciapiedi, inesistenti o inadeguati per dimensione o per la presenza di ostacoli, a volte anche dove gli spazi potenzialmente a disposizione non mancano.

Molte strade urbane sono valutate con bassa fruibilità: praticamente tutte quelle del centro antico sono in questo gruppo, però qui è evidente che una differente regolamentazione della circolazione (e della sosta) avrebbe già un importante effetto ai fini dell'accessibilità e della sicurezza, riducendo la necessità di interventi non sempre realizzabili per la dimensione degli spazi e comunque molto delicati per il contesto storico nel quale si inseriscono. Oltre a quelle del centro antico ci sono diverse altre strade poco fruibili, anche molto frequentate, in parte però oggetto di interventi in programma o da completare che potranno migliorare la situazione. Negli stessi casi si rileva anche la rilevante carenza di posti auto riservati.

Vale da pena di sottolineare infine l'opportunità di rendere meglio attrezzate e fruibili le fermate del trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda i parcheggi si rileva la necessità di interventi su quasi tutte le aree, esclusa quella di recente realizzazione all'ingresso del paese provenendo da Faella e l'area di piazzale Livio Sati, dove è attualmente in fase di completamento un intervento di risistemazione generale.

Le aree verdi, così come gli impianti sportivi, sono generalmente in condizioni abbastanza soddisfacenti, fatta eccezione per i giardini nella parte alta (via Moro Bianco), dove sono da adeguare accessi, percorsi ed attrezzature.

Per il cimitero le necessità di intervento riguardano sostanzialmente la pavimentazione dei percorsi, alla quale dovrebbe essere abbinata la risistemazione del parcheggio adiacente prevedendo anche adeguati spazi pedonali.

Tra gli edifici, il Palazzo comunale, come noto, ha pesanti criticità soprattutto nel superamento dei dislivelli e nella dotazione di servizi igienici (due temi sono ovviamente tra loro collegati). L'edificio ovviamente presenta limitazioni importanti alle modifiche per tutelarne i valori storici ed architettonici ma sarebbe necessario intervenire almeno sul piano terra per migliorare sia l'accessibilità sia l'accoglienza e la leggibilità degli spazi.

Per il teatro l'operazione più evidente tra le necessità è quella per rendere totalmente accessibili i servizi igienici a piano terra.

Per quanto riguarda la biblioteca e le scuole sono state riscontrate diverse criticità. L'intenzione però di alienare gli immobili, con la realizzazione di nuove strutture per i servizi dedicati all'istruzione, suggerisce al momento di non impegnare risorse ingenti nella sistemazione di situazioni che in alcuni casi richiederebbero interventi piuttosto onerosi, privilegiando invece operazioni sostenibili e realizzabili nel breve periodo al fine di contrastare le problematiche principali. Nel caso del microasilo dovrebbero essere migliorati almeno gli accessi.

### Certignano

La situazione attuale è di generalizzata assenza di fruibilità, sia nel nucleo di matrice storica, sia nelle aree di

recente realizzazione e lungo tutta la direttrice della Setteponti che collega le varie parti della frazione ed il cimitero.

#### **Nuclei di collina**

Le condizioni di accessibilità sono piuttosto scarse sia per motivi orografici che per l'impianto insediativo di matrice antica.

Se la situazione di Caspri può essere considerata tutto sommato accettabile, con qualche auspicabile miglioramento, a Pulicciano appare necessario mettere in atto qualche operazione importante per facilitare l'approdo e l'accesso ai luoghi più frequentati, in particolare per la sosta.

## Edifici con resede

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
1	Scuola Elementare	via De Gasperi	bassa	superamento dislivelli accessibile tra i due piani; servizi igienici accessibili a tutti i piani	ingresso dalla strada alla pertinenza (superamento dislivelli, pavimentazione); percorsi esterni; segnalazione zona non pavimentata; rampe esterne; attrezzature dei servizi igienici accessibili; segnaletica		B
2	Microasilo (Asilo nido)		bassa	superamento dislivelli all'ingresso principale all'edificio	scala interna; spazi esterni per i bambini	1	B
3	Badia di Soffena		bassa	posti auto riservati e percorso accessibile, compresi l'illuminazione e la separazione rispetto alle zone carrabili	segnaletica; superamento dei dislivelli ai vari piani (anche con pedane mobili), compatibilmente con gli elementi ed il contesto di matrice storica	1	C
5	Scuola Materna	Via Giovanni XXIII	bassa	posti auto riservati e percorso accessibile; servizi igienici accessibili al piano terra; superamento dislivelli accessibile tra i due piani	manutenzione generale degli spazi interni ed esterni; accesso dalla strada, percorso dal cancello all'ingresso principale ed ingresso (pavimentazione, pendenza, illuminazione); ingressi secondari ed altri percorsi esterni; accesso dall'edificio al giardino; servizi igienici accessibili (attrezzature); scale interne; attrezzature degli spazi esterni		B
6	Scuola elementare e media	Via Molino dei Noci	media	superamento dislivelli accessibile tra i due piani	percorso esterno principale; ingresso principale all'edificio (in particolare dislivelli); accessi dall'edificio al giardino; scala interna; eliminazione degli spigoli vivi e dei dislivelli negli ambienti interni; servizi igienici accessibili (attrezzature)		B
7	Palestra	Via Aretina	media		ingresso dalla strada e percorso esterno; ingressi all'edificio; porte interne (dimensioni, dislivelli); segnaletica; servizi igienici accessibili (attrezzature)		C

## Edifici senza resede

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
1	Teatro	via Roma	bassa	posti auto riservati e percorso accessibile; superamento dislivelli accessibile tra i due piani	servizi igienici accessibili (al piano terra)	1	C
2	Distretto sanitario	via IV novembre	alta	posti auto riservati	individuabilità ed attrezzature della rampa e della scala esterne; porta d'ingresso; servizi igienici accessibili (attrezzature); spazi interni, punto informativo	1	B
3	Palazzo comunale		bassa	posti auto riservati; superamento dislivelli accessibile tra i piani e servizi igienici accessibili a tutti i piani, compatibilmente con gli elementi ed il contesto di matrice storica	accessi, spazi di distribuzione e segnaletica (al piano terra); servizi igienici accessibili (al piano terra); attrezzature per le scale interne	1	C
4	Biblioteca	via Europa	bassa	superamento dislivelli accessibile tra i piani e servizi igienici accessibili a tutti i piani	scala e rampa esterne; scala interna; accesso principale;		B
5	Bocciofila	via del Campo sportivo	media	posti auto riservati	servizi igienici accessibili (attrezzature e accesso)	1	C
6	Spogliatoi del campo sportivo		bassa	posti auto riservati e percorso accessibile	accesso all'edificio; servizi igienici accessibili (attrezzature)		C

Molto spesso per gli edifici e per le loro aree di pertinenza si riscontrano problemi di accessibilità dall'esterno. Inoltre la segnaletica è spesso carente e mancano accorgimenti per l'individuabilità degli elementi e degli spazi. In più casi si evidenzia la mancanza di strutture per il superamento dei dislivelli accessibili a tutti.



Per i servizi igienici si segnala la frequente incompletezza delle attrezzature in presenza di locali per il resto rispondenti ai criteri di accessibilità; non tutti i piani sono equipaggiati con servizi igienici accessibili. In molti casi le necessità di intervento devono essere comunque valutate nel rispetto degli elementi e del contesto di matrice storica.

Si deve comunque evidenziare che alcune aree risultano ancora in fase di sistemazione definitiva, in particolare la zona degli impianti sportivi, pertanto la situazione dovrà essere rivalutata al completamento delle opere.

### Impianti sportivi all'aperto

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
2	Campo sportivo		media	posti auto riservati e percorso accessibile	percorsi interni e pendenza rampa; segnaletica		C
3	Campi da tennis e spazi collettivi	Via del Campo sportivo	media	posti auto riservati	percorsi interni e dislivelli; accessi e attrezzature esterne	1	C

Difficilmente gli impianti sportivi sono organizzati per permettere di fare attività sportiva a tutti, compatibilmente con le abilità di ciascuno, come risulta evidente anche dall'analisi degli edifici degli spogliatoi sopra riportati. Appare nelle condizioni attuali molto impegnativo l'adeguamento delle strutture in modo tale da consentire la pratica sportiva a tutti.

La fruibilità da parte di tutti in autonomia anche soltanto in qualità di spettatori degli eventi sportivi o delle fasi di preparazione potrebbe essere migliorata, realizzando interventi anche di modesta entità per facilitare l'accesso e la partecipazione ad un pubblico più ampio.

Come sopra ricordato, si deve comunque tenere conto delle opere in corso di completamento.

### Cimiteri

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
1	Cimitero del capoluogo	Via Aretina	media	posti auto riservati a distanza minore	percorsi interni (fondo, dislivelli, illuminazione)	1	C
2	Cimitero di Certignano	Strada Setteponti	bassa	posti auto riservati e percorso accessibile; possibilità di accesso carrabile libero	percorsi interni (fondo, illuminazione)		C
3	Cimitero di Pulicciano		bassa	posti auto riservati e percorso accessibile	accesso e percorsi interni (fondo, illuminazione)		C

Le problematiche più rilevanti sono legate anche alla matrice antica dei cimiteri, soprattutto in quelli minori: dislivelli e inadeguatezza dei percorsi risultano gli aspetti più critici.

### Piazze

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
1	Piazza Vittorio Emanuele		alta		percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione), compatibilmente con gli elementi ed il contesto di matrice storica, con segnalazione delle zone critiche (parti carrabili, scavi)	1	C
2	Piazza tra via Cavour e via IV novembre		alta		illuminazione e attrezzature urbane; individuabilità di scala e rampa		C

## Are verdi

Le criticità riguardano essenzialmente i percorsi per raggiungere le aree e quelli interni, spesso inesistenti o del tutto inadeguati per caratteristiche del fondo e dimensioni; inoltre in molti casi sono carenti nella protezione/sicurezza, soprattutto per l'assenza di separazione percepibile e di filtro rispetto alle zone carrabili, e nel comfort, per l'assenza di spazi ombreggiati e di attrezzature adeguate.

A volte le aree verdi pubbliche dal punto di vista della fruizione risultano di qualità bassa in quanto marginali (superfici scarsamente utilizzabili per le attività, solo di arredo) e a volte inaccessibili (aree con forte pendenza).

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
1	Campetto e spazi verdi	Pulicciano	bassa	posti auto riservati e percorsi pedonali accessibili	attrezzature urbane		C
2	Campetto e area verde per le feste	Certignano	bassa	posti auto riservati e percorsi pedonali accessibili; attrezzature urbane			C
3	Giardino Via Carnalfi via Giotto		media	posti auto riservati	percorsi pedonali (eliminazione dislivelli e ostacoli, segnalazione passaggio zona non pavimentata); attrezzature urbane		C
4	Area verde in via De Gasperi		bassa	posti auto riservati; spazi pedonali accessibili; attrezzature urbane	manutenzione generale; recupero dell'edificio		C
5	Giardino davanti all'ex Palazzo comunale	via Europa	media	posti auto riservati; attrezzature urbane	illuminazione		C
6	Giardino di via Trento e Trieste		alta	percorsi pedonali accessibili dai posti auto riservati	punto di accesso nord-ovest; illuminazione; attrezzature urbane		C
7	Giardino in via del Campo sportivo		bassa	posti auto riservati e percorsi pedonali accessibili	percorsi pedonali; attrezzature urbane		C
8	Giardino di via Moro Bianco		bassa	posti auto riservati; percorsi e spazi pedonali accessibili; superamento dislivelli tra le due parti oppure introduzione di elementi di protezione/separazione per garantire la sicurezza	segnalazione passaggio zona carrabile; attrezzature urbane		C
9	Area verde via Moro Bianco		bassa	posti auto riservati; percorsi e spazi pedonali accessibili	manutenzione generale; segnalazione passaggio zona carrabile; attrezzature urbane		C
10	Giardino a Pulicciano		bassa	posti auto riservati e percorsi pedonali accessibili	attrezzature urbane	1	C
12	Area verde a Caspri		bassa	posti auto riservati e percorsi pedonali accessibili; superamento dislivelli accessibile dal parcheggio; attrezzature urbane	manutenzione generale; accesso dalla strada	1	C

## Parcheggi pubblici

Frequentemente i parcheggi sembrano essere stati organizzati esclusivamente per la fruizione carrabile, non considerando le esigenze delle persone – conducenti o passeggeri – che una volta lasciata l'auto si muovono come pedoni; mancano quindi in generale spazi pedonali appropriati.

I posti auto riservati sono presenti praticamente in tutte le strutture principali, anche se a volte con caratteristiche non completamente adeguate.

Per il solo parcheggio localizzato all'ingresso del capoluogo lungo la Provinciale di Botriolo, opera realizzata negli ultimi anni in conformità a disposizioni normative comprendenti anche la fruibilità degli spazi urbani, non si rileva la necessità di interventi di eliminazione/superamento delle barriere architettoniche.

Per quanto riguarda l'area di piazzale Sati, le valutazioni sono riferite alla situazione precedente il recentissimo intervento di riqualificazione; tali valutazioni andranno pertanto aggiornate a seguito del completamento dei lavori.

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
1	Parcheggio via Aretina		bassa	percorsi pedonali accessibili	manutenzione generale; posti auto riservati (pavimentazione)	1	C
2	Parcheggio piazzale Sati		bassa	percorsi pedonali accessibili	manutenzione generale; posti auto riservati (pavimentazione)		C
3	Parcheggio vicino al teatro	viale De Gasperi	media	percorsi pedonali accessibili			C
4	Parcheggio Strada Provinciale di Botriolo		alta				C
5	Parcheggio a Pulicciano		bassa	posti auto riservati e percorsi pedonali accessibili		1	C
6	Parcheggio a Caspi		media		percorsi pedonali (dimensione, pendenza, ostacoli); posti auto riservati	1	C
7	Parcheggio ad ovest sulla Setteponti	Certignano	bassa	posti auto riservati e percorsi pedonali accessibili, compreso collegamento pedonale alla frazione		1	C
8	Parcheggio di lottizzazione a ovest		bassa		percorsi pedonali		C
9	Parcheggio nel nucleo antico di Certignano		bassa	percorsi pedonali accessibili	posti auto riservati	1	C
10	Parcheggio via Carnalfi		bassa	posti auto riservati	percorsi pedonali	1	C
11	Parcheggio via Giotto		media		percorsi pedonali		C

## Strade urbane

Le strade presentano problematiche assai simili. Spesso i marciapiedi sono totalmente assenti o gravemente inadeguati; anche nelle parti urbane più recenti gli spazi pedonali sono spesso ridotti al minimo e comunque non consentono una fruizione adeguata in quanto non hanno le caratteristiche per consentire ad esempio manovre ed inversioni di marcia.

Un altro punto debole è rappresentato dagli attraversamenti pedonali, non sufficientemente sicuri.

Per quanto riguarda i nuclei storici, le criticità sono determinate non solo dalle caratteristiche geometriche, orografiche ed insediative ma anche dalla prevalenza dell'uso carrabile, anche in contesti originariamente non pensati per questo.

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
1	Via Firenze		bassa	percorsi pedonali accessibili			C
2	Via Europa		media		percorsi pedonali (dimensione, eliminazione ostacoli, illuminazione)		C
3	Via De Gasperi				percorsi pedonali; attraversamenti pedonali; fermate del trasporto pubblico (individuabilità, panchine)		C
4	Via Aretina dalle scuole agli impianti sportivi		media		percorsi pedonali (dimensione, eliminazione ostacoli, illuminazione); attraversamenti pedonali	1	C
5	Via Roma		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C
6	Via Piave		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C



Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
7	Via Ricasoli		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica	attraversamenti pedonali		C
8	Vicolo del Convento		alta		manutenzione della pavimentazione; illuminazione		C
9	Via Molino dei Noci		bassa	percorsi pedonali accessibili	attraversamenti pedonali; posti auto riservati	1	C
10	Via Piave - tratto esterno		bassa	percorsi pedonali accessibili			C
11	Via Aretina - tratto in prosecuzione di via Piave		media		percorsi pedonali (dimensione, illuminazione); attraversamenti pedonali	1	C
12	Via Giovanni XXIII		bassa	percorsi pedonali accessibili			C
13	Via Cuoia		alta		manutenzione della pavimentazione; illuminazione		C
14	Via Solferino		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C
15	Vicoli tra via Magenta e via Solferino		alta		manutenzione della pavimentazione; illuminazione		C
16	Via Arnolfo		alta		manutenzione della pavimentazione; illuminazione		C
17	Via Palestro		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C
18	Via Magenta		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C
19	Via Cavour		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C
20	Via Cavour - tratto esterno		media		percorsi e spazi pedonali (dimensioni, tipo di pavimentazione, eliminazione ostacoli); attraversamenti pedonali		C
21	Via IV novembre		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C
22	Via Vittorio Veneto		bassa	percorsi pedonali (spazi riservati ai pedoni, anche attraverso opportune regolamentazioni della circolazione e della sosta), compatibilmente con le dimensioni, con gli elementi ed il contesto di matrice storica			C
23	Via Giotto		media		percorsi pedonali (dimensioni, eliminazione ostacoli); attraversamenti pedonali; posti auto riservati (dislivello)		C
24	nuova via tra via Giotto e via Camalfi		media		percorsi pedonali (dimensioni, pendenza)		C

Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
25	Via Camalfi		media		percorsi pedonali (pendenza, illuminazione, eliminazione ostacoli); attraversamenti pedonali; posti auto riservati	1	C
26	Via Dante Alighieri		media		manutenzione; percorsi pedonali (dimensione, eliminazione ostacoli); attraversamenti pedonali; posti auto riservati (dislivello)		C
27	Via Leonardo da Vinci		media		percorsi pedonali (dimensione, eliminazione ostacoli, illuminazione); attraversamenti pedonali		C
28	Via Venezia		bassa	percorsi pedonali accessibili			C
29	Strada Setteponti da via Soffena fino alla strada per Caspri		bassa	percorsi pedonali accessibili	attraversamenti pedonali; fermate del trasporto pubblico locale		C
30	Via Trento e Trieste da via Soffena a via Aretina		bassa	percorsi pedonali accessibili		1	C
31	Via del Campo sportivo - primo tratto		bassa	percorsi pedonali accessibili		1	C
33	Strada Provinciale di Botriolo		bassa	percorsi pedonali accessibili	attraversamenti pedonali		C
34	Via del Campo sportivo - prima laterale		media		percorsi pedonali (dimensioni, dslivelli, illuminazione)		C
35	Via del Campo sportivo - seconda laterale		bassa	percorsi pedonali accessibili			C
36	Collegamento tra il giardino e via del Campo sportivo		media		manutenzione; illuminazione		C
37	Via del Campo sportivo - secondo tratto		bassa		percorsi pedonali		C
38	Via Divisione Garibaldi		bassa	percorsi pedonali accessibili		1	C
39	Strada Setteponti, in direzione di Arezzo		bassa	percorsi pedonali accessibili			C
40	Via Moro Bianco		media		manutenzione; percorsi pedonali; attraversamenti pedonali		C
41	Via Moro Bianco - tratto finale		media		percorsi pedonali (dimensione, illuminazione)		C
42	Prolungamento di via Moro Bianco		media		percorsi pedonali; attraversamenti pedonali		C
43	Laterale di via Moro Bianco		media		percorsi pedonali (dimensione, eliminazione ostacoli, illuminazione)		C
44	Via Piacenza, via Filippini		bassa	percorsi pedonali accessibili			C
45	Via Soffena		bassa	percorsi pedonali accessibili	attraversamenti pedonali	1	C
46	Via Pian di Badia		bassa		percorsi pedonali (continuità, dimensioni, illuminazione, segnalazione area non pavimentata); attraversamenti pedonali		C
47	Vie principali della frazione di Pulicciano		bassa	percorsi pedonali accessibili	manutenzione generale		C
48	Strada di collegamento a La Villa		bassa	percorsi pedonali accessibili, compatibilmente con le dimensioni e con il contesto paesistico			C
49	Via principale della frazione de La Villa		bassa	percorsi pedonali accessibili, compatibilmente con le dimensioni e con il contesto paesistico			C
50	Via principale di Caspri		bassa	percorsi pedonali accessibili, compatibilmente con le caratteristiche orografiche dei luoghi e con gli elementi ed il contesto paesistico (ad esempio, introduzione di elementi di sostegno nei tratti in forte pendenza)			
51	Vie principali del nucleo antico di Caspri		bassa	percorsi pedonali accessibili, compatibilmente con le caratteristiche orografiche dei luoghi, con le dimensioni e con gli elementi ed il contesto di matrice storica (ad esempio, introduzione di elementi di sostegno nei tratti in forte pendenza)	manutenzione generale		



Id	Denominazione	Indirizzo	fruibilità attuale	prestazioni/elementi da implementare	prestazioni/elementi da migliorare	priorità	classe minima
52	Vicolo con sottoportico a Caspri		bassa	percorsi pedonali accessibili, compatibilmente con le caratteristiche orografiche dei luoghi, con le dimensioni e con gli elementi ed il contesto di matrice storica (ad esempio, pavimentazione completa degli spazi di uso pedonale ed introduzione di elementi di sostegno nei tratti in forte pendenza)	manutenzione generale		
53	Strada Setteponti nel centro abitato di Certignano		bassa	percorsi pedonali accessibili; attraversamenti pedonali	fermate del trasporto pubblico locale		C
54	Vie principali del nucleo antico di Certignano		bassa	percorsi pedonali accessibili, compatibilmente con le caratteristiche orografiche dei luoghi, con le dimensioni e con gli elementi ed il contesto di matrice storica (ad esempio, introduzione di elementi di sostegno nei tratti in forte pendenza)			C
55	Via di accesso alla Fattoria		bassa	spazi pedonali accessibili, compatibilmente con le caratteristiche orografiche dei luoghi e con gli elementi ed il contesto di matrice storica (ad esempio, introduzione di elementi di sostegno nei tratti in forte pendenza)			
56	Vicoli del nucleo antico di Certignano		bassa	spazi pedonali accessibili, compatibilmente con le caratteristiche orografiche dei luoghi, con le dimensioni e con gli elementi ed il contesto di matrice storica (ad esempio, introduzione di elementi di sostegno nei tratti in forte pendenza)	manutenzione generale; modifica degli elementi per impedire l'accesso carrabile		C

## Mezzi di trasporto pubblico

Le dotazioni dei mezzi in servizio di linea nel territorio dell'Unione dei Comuni sono molto limitate, rendendo di fatto difficile un'accessibilità senza barriere al trasporto pubblico. Tale problematica dovrà ovviamente essere affrontata ad una scala diversa da quella dell'ambito comunale.

Per quanto riguarda le fermate, si riscontra in generale una scarsa adeguatezza degli strumenti di informazione, sulla quale sarebbe probabilmente auspicabile un intervento congiunto dei Comuni e delle aziende di trasporto, e alcune fermate presentano anche barriere particolarmente gravi dovute a dislivelli.

La disponibilità di mezzi adeguati in dotazione al Comune risulta al momento totalmente insufficiente a Castel-franco di Sopra, visto che entrambi i veicoli dell'Amministrazione non hanno caratteristiche idonee all'accessibilità.

## 4. Strategie generali per il territorio dell'Unione dei Comuni

Obiettivo generale del P.E.B.A. è la realizzazione di ambienti compatibili con le esigenze del maggior numero possibile di utenti, tenendo conto del principio fondamentale che le soluzioni finalizzate all'accessibilità delle persone con disabilità vengono incontro in realtà alle esigenze di molte altre persone e comunque privilegiando soluzioni progettuali inclusive rispetto alle soluzioni speciali cioè a quelle dedicate ad uno specifico profilo di utenza.

A tale fine, il P.E.B.A. dei Comuni del Pratomagno individua gli interventi prioritari da attuare ed introduce linee guida per perseguire coerentemente il miglioramento dell'accessibilità attraverso ogni settore di attività pubblica e per rendere sinergica l'azione del pubblico e del privato. Tali indirizzi mirano ad inquadrare il P.E.B.A. in un più ampio percorso di più lungo termine nel quale si possa arrivare a migliorare significativamente la fruibilità in modo diffuso ed esteso su tutto il territorio, compatibilmente con il carattere e la morfologia propri dei luoghi e con la salvaguardia dei valori storici, paesaggistici ed ambientali. Il traguardo finale al quale tendere è comunque un **territorio accessibile A+.**

L'indirizzo strategico fondamentale del P.E.B.A. per l'Unione dei Comuni del Pratomagno è la focalizzazione degli interventi nelle aree centrali degli abitati principali, dando priorità agli interventi più significativi per l'identità dei luoghi e di maggiore interesse collettivo.

Sono quindi considerati prioritari gli interventi nelle aree, nei tratti o nei punti che interrompono la continuità dei percorsi urbani più importanti e nei luoghi che rappresentano le più rilevanti criticità in tema di accessibilità, fruibilità e sicurezza nel caso degli edifici pubblici con più alta frequenza d'uso. Gli edifici e gli spazi urbani da privilegiare sono in primo luogo quelli legati ai servizi per l'istruzione e per l'assistenza alle persone; a questi sono affiancati interventi importanti riguardanti altri luoghi centrali della vita sociale e civile della comunità, come servizi primari di carattere amministrativo, spazi destinati alle attività culturali e luoghi di ritrovo.

Il criterio che accompagna tali scelte è di realizzare una serie di interventi tra loro collegati anche spazialmente, in modo da favorire e dare continuità alle relazioni e in modo da iniziare a costruire i caposaldi di una rete da rafforzare e completare attraverso i successivi programmi.

Per quanto riguarda i nuclei più piccoli, in particolare quelli minori localizzati in collina, dove sono le caratteristiche orografiche sono più complesse e dove spesso anche le modalità insediative di matrice antica determinano condizioni difficilmente adeguabili senza rischiare di causare alterazioni dei valori ambientali e paesistici, l'indirizzo generale è, in questa fase, di promuovere la realizzazione di "punti di approdo", soprattutto nei luoghi caratterizzati da maggiore attrattività, per garantire un minimo di accoglienza e di informazione.

Ultima ma non ultima in ordine di importanza linea strategica è l'individuazione prioritaria di interventi a favore contemporaneamente sia dell'accessibilità sia della sicurezza, soprattutto per quanto concerne la fruizione pedonale degli spazi urbani.

## 5. Priorità e interventi da attuare nel Comune di Castelfranco di Sopra

Come anticipato, gli interventi saranno principalmente focalizzati sugli edifici e sugli spazi caratterizzati da maggiore frequenza di fruizione e più importanti per la comunità: tra questi il Palazzo Comunale, introducendo alcuni miglioramenti compatibilmente con la tutela storico-architettonica del manufatto e del contesto, il Teatro, il Distretto Sanitario, il Microasilo e la Badia.

La proposta di interventi integrati è poi incentrata sull'adeguamento di una serie di luoghi e sul rafforzamento delle relazioni tra di essi, focalizzando il programma operativo a partire dal Centro antico sulla direttrice via Trento e Trieste-Badia-cimitero-Setteponti-impianti sportivi.

Sono poi individuati degli interventi localizzati nei centri minori, indirizzati prevalentemente a creare dei punti di approdo che possano agevolare l'accessibilità non solo degli abitanti ma anche degli utenti non abituali, anche per incentivare la fruizione turistica del territorio.

Un tema specifico riguarda le fermate del trasporto pubblico, in particolare lungo Via De Gasperi, nel capoluogo.

Si dovrà infine considerare l'opportunità di dotarsi di un mezzo per il trasporto pubblico con caratteristiche adeguate.

### 1 Scheda di intervento 1 Palazzo Comunale Castelfranco (id es.3, pz.1)

- Sistemazione degli arredi interni al piano terra per garantire spazi di manovra adeguati (in particolare per l'accesso ai servizi igienici), rimuovendo ostacoli ed elementi con spigoli vivi;
- Miglioramento ed integrazione della segnaletica interna;
- Realizzazione di rampa per l'accessibilità agli uffici della Polizia Municipale e realizzazione di zerbino incassato; sostituzione della porta di ingresso interna con una porta di dimensioni adeguate e con sistema di apertura adeguata;
- Completamento attrezzature dei servizi igienici accessibili al piano terra, sia nella parte dei Servizi anagrafici sia nella parte della Polizia Municipale (porte, sanitari, arredi);
- Individuazione di almeno due posti auto riservati nella piazza antistante il Comune, compatibilmente con la tutela storico-architettonica del contesto;
- Introduzione di elementi di segnalazione delle zone potenzialmente non sicure (in particolare area dello scavo) nella pavimentazione della piazza, compatibilmente con la tutela storico-architettonica del contesto.

Stima costo totale: 20.000 €.

### 2 Scheda di intervento Distretto sanitario Castelfranco (id es.2)

- Individuazione di almeno un posto auto riservato nello spazio carrabile antistante l'edificio;
- Miglioramento dell'individuabilità della rampa esterna con introduzione di elementi di segnalazione tattile;
- Miglioramento ed integrazione della segnaletica;



-  edifici con resede
-  nuovi accessi
-  percorsi e spazi pedonali, marciapiedi
-  attraversamenti pedonali
-  fermate Trasporto Pubblico Locale
-  aree verdi
-  impianti sportivi
-  parcheggi
-  posti auto riservati
-  punti informativi





Punti e aspetti critici da sistemare negli edifici pubblici

- Sostituzione della porta di ingresso e miglioramento dell'illuminazione;
- Completamento attrezzature dei servizi igienici (porta, arredi).

Stima costo totale: 5.000 €.

### 3 Scheda di intervento Teatro (id es.2)

- Adeguamento dei servizi igienici al piano terra, con modifiche dei locali esistenti.

Stima costo totale: 35.000 €.

### 4 Scheda di intervento Badia di Soffena (id ec.3, s.45)

- Sistemazione del percorso di accesso, individuando una parte con pavimentazione adeguata per l'accessibilità (con linea guida), e miglioramento dell'illuminazione; integrazione delle attrezzature di arredo (panchine, cestini);
- Individuazione di almeno due posti auto riservati in prossimità dell'ingresso al complesso;
- Predisposizione di pedane mobili per l'accesso ai locali interni, per superare i dislivelli presenti;
- Realizzazione di marciapiede almeno su uno dei lati della Via Soffena (orientativamente sul lato ovest);
- Sistemazione dell'attraversamento pedonale esistente (segnaletica orizzontale e tattile, raccordi con il marciapiede) e realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale in prossimità dell'innesto su via Trento e Trieste.

Stima costo totale: 85.000 €.

### 5 Scheda di intervento Via Aretina ed aree contermini al Centro antico

#### 5a Via Aretina (id s.4 e 11)

- Adeguamento del marciapiede esistente sul lato nord, nel tratto prossimo al Centro antico, e del marciapiede su almeno uno dei due lati nel tratto successivo (lato nord fino alle scuole, poi lato sud), con eliminazione degli ostacoli presenti (spostamento cartelli stradale e/o lampioni), e miglioramento dell'illuminazione;
- Sistemazione degli attraversamenti pedonali esistenti (segnaletica orizzontale e tattile, raccordi con il marciapiede).

Stima costo totale: 25.000 €.

#### 5b Cimitero del capoluogo e parcheggio (id c.1 e pk.1)

- Sistemazione dei percorsi principali del cimitero, individuando almeno una fascia con pavimentazione adeguata per l'accessibilità, ed evidenziazione dei tratti con rampa attraverso elementi di segnalazione;
- Realizzazione di rampe per superare i dislivelli nei percorsi laterali;
- Realizzazione di pavimentazione adeguata per i posti auto riservati, individuandone almeno due in prossimità del cimitero; dovrà essere contestualmente valutata l'opportunità di effettuare una manutenzione generale della pavimentazione degli spazi di sosta nel parcheggio;
- Realizzazione di spazi pedonali (marciapiedi) all'interno del parcheggio.

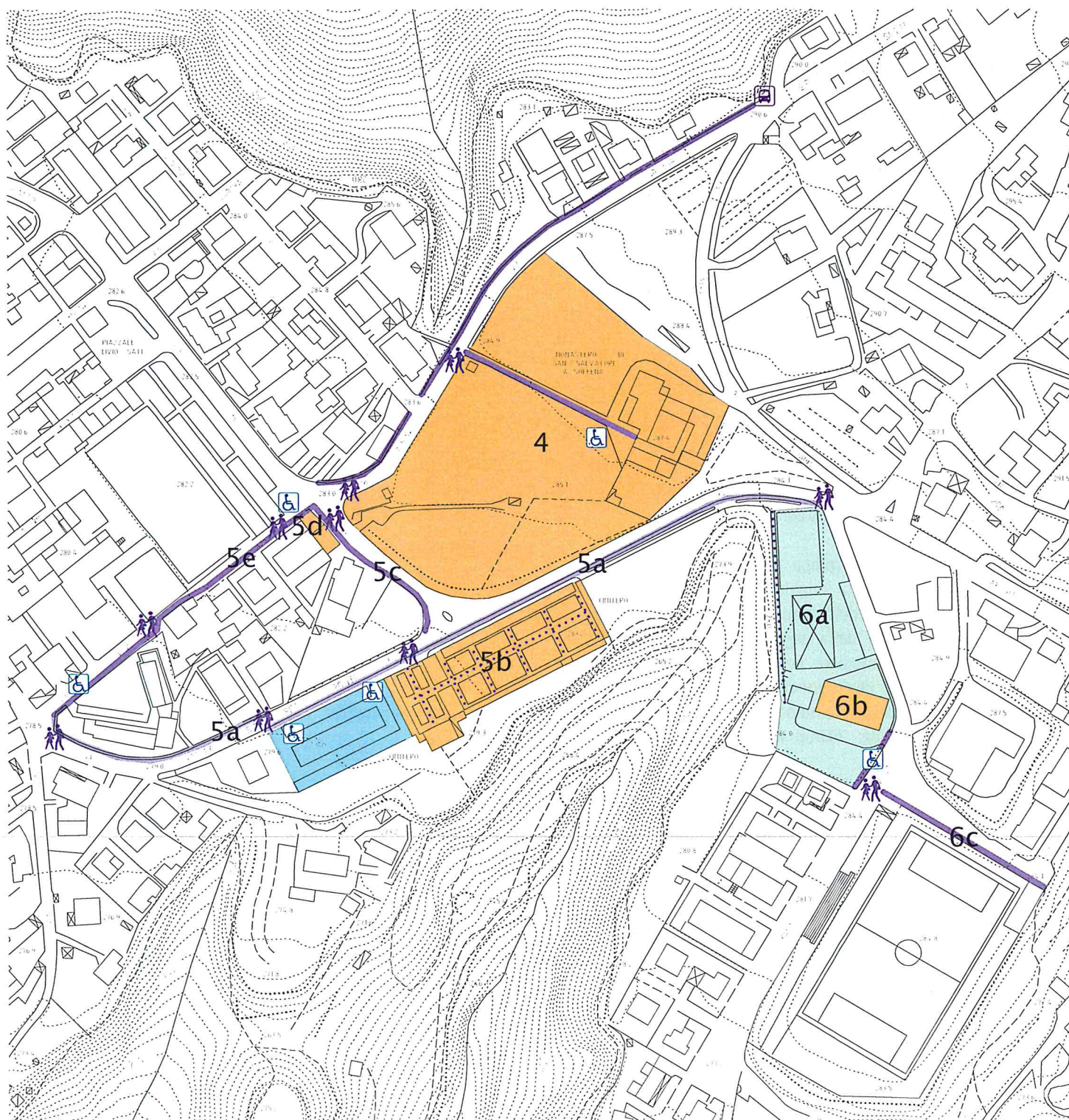
Stima costo totale: 65.000 €.

#### 5c Via Trento e Trieste tra Via Soffena e Via Aretina (id s.30)

- Realizzazione di spazi pedonali (marciapiedi) almeno su uno dei lati, orientativamente sul lato ovest, con mi-



- edifici con resede
- nuovi accessi
- percorsi e spazi pedonali, marciapiedi
- attraversamenti pedonali
- fermate Trasporto Pubblico Locale
- aree verdi
- impianti sportivi
- parcheggi
- posti auto riservati
- punti informativi







Punti e aspetti critici da sistemare negli edifici e spazi pubblici

grioramento dell'illuminazione;

- Realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale in prossimità della mini-rotatoria.

Stima costo totale: 22.000 €.

#### 5d Microasilo (id ec.2)

- Realizzazione di rampa o di pedana mobile in corrispondenza dell'ingresso;
- Adeguamento del parapetto delle scale di accesso al soppalco;
- Individuazione di un posto auto riservato davanti all'edificio, accanto al giardino pubblico.

Stima costo totale: 6.000 €.

#### 5e Via Molino dei Noci (id s.9)

- Realizzazione di marciapiedi o di uno spazio pedonale protetto su uno dei lati, orientativamente sul lato sud;
- Sistemazione degli attraversamenti pedonali esistenti (segnaletica orizzontale e tattile, raccordi con il marciapiede);
- Adeguamento del posto auto riservato vicino alle scuole.

Stima costo totale: 20.000 €.

## 6 Scheda di intervento Impianti sportivi

### 6a Campi da tennis e spazi collettivi (id is.3)

L'intervento andrà ad integrare le opere in fase di completamento, riguardanti in particolare la definizione degli spazi a sud.

- Realizzazione di rampa per superare il dislivello in corrispondenza dell'accesso agli spogliatoi;
- Sostituzione della ringhiera di fronte agli spogliatoi;
- Miglioramento dell'illuminazione dei percorsi esterni;
- Miglioramento della segnalazione del passaggio alle zone non pavimentate, soprattutto in corrispondenza del tratto con maggiore pendenza del percorso, dove è opportuna anche l'introduzione di elementi di sostegno;
- Integrazione degli arredi degli spazi esterni (cestini portarifiuti);
- Individuazione di almeno due posti auto riservati verso Via del Campo sportivo.

Stima costo totale: 20.000 €.

### 6b Bocciofila (id es.4)

- Realizzazione di zerbino incassato all'ingresso;
- Adeguamento dei servizi igienici interni ed esterni, integrando le attrezzature (porte, sanitari, arredi).

Stima costo totale: 5.000 €.

### 6c Via del Campo sportivo - primo tratto - e via Divisione Garibaldi (id s.31 e 38)

- Realizzazione del marciapiede su Via del Campo sportivo, lato impianti sportivi, dalla Bocciofila fino al Campo sportivo;
- Realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale (con segnaletica orizzontale e tattile, raccordi con il marciapiede) di collegamento tra gli impianti sportivi e il campo da calcio.

Stima costo totale: 25.000 €.

-  edifici con resede
-  nuovi accessi
-  percorsi e spazi pedonali, marciapiedi
-  attraversamenti pedonali
-  fermate Trasporto Pubblico Locale
-  aree verdi
-  impianti sportivi
-  parcheggi
-  posti auto riservati
-  punti informativi







Punti e aspetti critici da sistemare negli edifici e spazi pubblici

### 7 Scheda di intervento Via Camalfi (id pk.10 e s.25)

- Individuazione di almeno due posti auto riservati nel parcheggio in prossimità dell'ingresso al giardino;
- Realizzazione di marciapiedi o spazi pedonali protetti all'interno del parcheggio;
- Adeguamento del marciapiede lungo la via, con eliminazione degli ostacoli presenti (spostamento cartelli) e realizzazione degli scivoli di collegamento all'attraversamento pedonale ed al posto auto riservato;
- Sistemazione dell'attraversamento pedonale esistente (segnaletica orizzontale e tattile, raccordi con il marciapiede).

Stima costo totale: 10.000 €.

### 8 Scheda di intervento Fermate del Trasporto Pubblico Locale

Per le fermate del Trasporto Pubblico Locale risulta necessario intervenire migliorando l'individuabilità e gli elementi informativi (orari, biglietti ecc.) ed integrando le attrezzature a disposizione (ad esempio, sedute), nel capoluogo ed a Certignano. Si dovrà valutare, in alcuni casi, ad esempio a Certignano, l'opportunità di una nuova collocazione.

Stima costo per ciascuna fermata: 3.500 €.

### 9 Scheda di intervento Certignano (id pk.7 e 9)

- Sistemazione del parcheggio ad ovest lungo la Setteponti con individuazione di almeno due posti auto riservati, adeguatamente pavimentati, e realizzazione di marciapiede/percorso pedonale che ad est, seguendo l'attuale sentiero, ricollegli il parcheggio al paese;
- Realizzazione di marciapiedi o spazi pedonali protetti al margine della piazza/parcheggio nel Centro antico ed adeguamento del posto auto riservato presente.

Stima costo totale: 15.000 €.

### 10 Scheda di intervento Caspri (id pk.6 e v.12)

- Adeguamento del marciapiede almeno su uno dei lati del parcheggio, preferibilmente a monte, con eliminazione degli ostacoli presenti, adeguamento del posto auto riservato presente realizzando uno scivolo di raccordo al marciapiede ed individuazione di un ulteriore posto auto riservato verso il giardino;
- Adeguamento dell'accesso dalla strada al giardino (allargando il varco di accesso nella recinzione) e predisposizione di punto informativo con bacheca e spazio di sosta attrezzato per le persone, dotato di visuale panoramica.

Stima costo totale: 6.000 €.

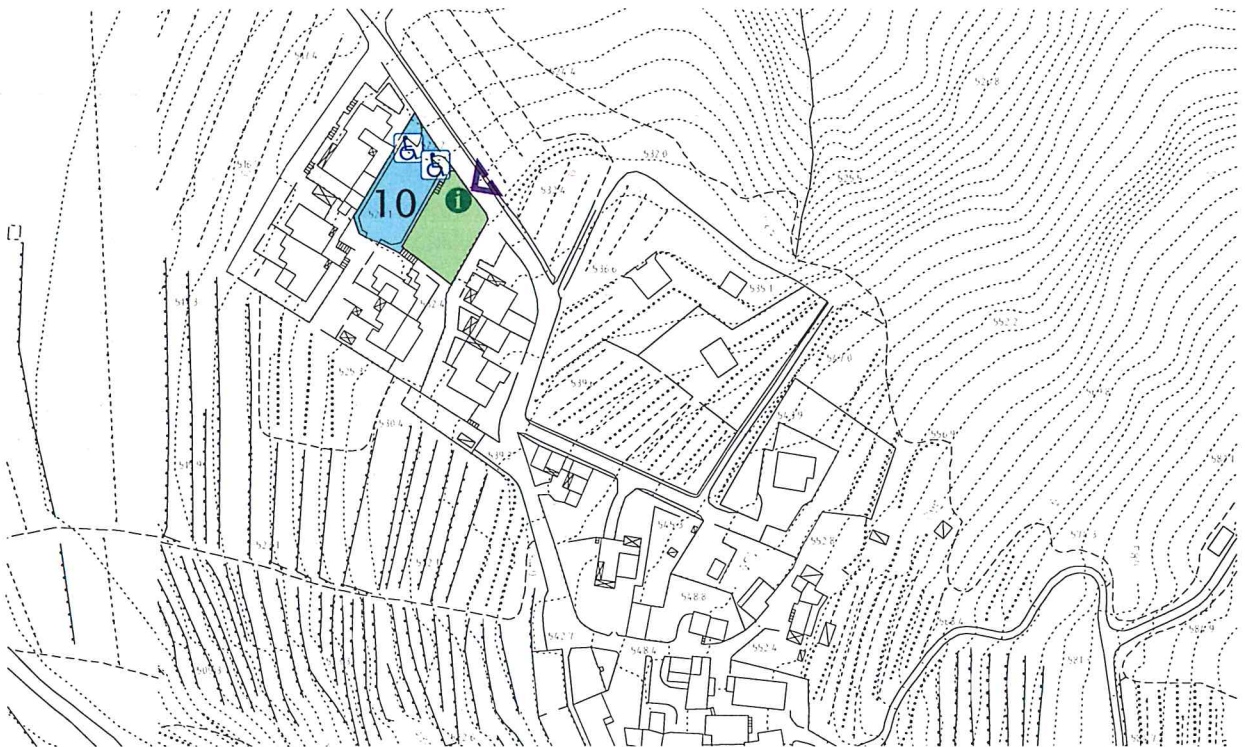
### 11 Scheda di intervento Pulicciano (id pk.5 e v.11)

- Individuazione di un posto auto riservato nel parcheggio posto al centro del paese;
- Predisposizione di punto informativo con bacheca e spazio di sosta attrezzato per le persone, al margine del giardino, ed individuazione di un posto auto riservato all'ingresso del nucleo.

Stima costo totale: 4.000 €.



-  edifici con resede
-  nuovi accessi
-  percorsi e spazi pedonali, marciapiedi
-  attraversamenti pedonali
-  fermate Trasporto Pubblico Locale
-  aree verdi
-  impianti sportivi
-  parcheggi
-  posti auto riservati
-  punti informativi



## 6. Risorse finanziarie

Per fare fronte alle spese necessarie alla realizzazione degli interventi individuati l'Amministrazione può innanzitutto attingere alla quota pari al 10% dei proventi annuali derivanti da permessi di costruire e segnalazioni certificate di inizio attività edilizia e dalle sanzioni in materia urbanistica ed edilizia, obbligatoriamente destinate a tali fini in base alle disposizioni della L.R. 47/1991, così come eventuali sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da inosservanza di norme relative al diritto di libero accesso in spazi pubblici riservati ai portatori di handicap motori e sensoriali.

Oltre a ciò, anche una quota delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da inosservanza di norme del Codice della Strada deve essere destinata al miglioramento della sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, secondo quanto stabilito dalla L. 120/2010 (art. 40).

Alle risorse derivanti da oneri e sanzioni dovranno essere aggiunte ulteriori risorse parte delle quali potranno essere ottenute dai contributi regionali specificamente stanziati per progetti di eliminazione delle barriere architettoniche. Si potrà inoltre valutare la possibilità di attivare forme di partenariato con altri enti, fondazioni, associazioni e soggetti privati in genere, anche attraverso sponsorizzazioni.

La specifica definizione delle risorse sarà indicata nel Piano triennale delle opere pubbliche e nel bilancio comunale.