



Comune di  
Corteno Golgi

valle camonica  
per tutti

# PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Rif. "Linee guida per la redazione dei piani per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale"  
(DGR N° XI / 5555 Seduta del 23/11/2021)

## P.E.B.A

### A01 – Relazione generale

Progettista

**Arch. Claudia Comella**

Ordine degli Architetti PCC della Provincia di Brescia n.2910

Collaboratore

**Pianif. Fabio Maffezzoni**

Ordine degli Architetti PCC della Provincia di Brescia n.2347

**Pianif. Cassandra Federici**

Ordine degli Architetti PCC della Provincia di Brescia n.3386



Sindaco

**Sig. Ilario Sabbadini**

Data: Maggio 2023

Approvazione: D.G.C. n. 36 del 12/05/2023



# Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche PEBA Comune di Corteno Golgi

## All. 01 Relazione

**Riferimento a:**

Linee guida di Regione Lombardia per la redazione dei piani per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale (DELIBERAZIONE N° XI / 5555 Seduta del 23/11/2021)

## Sommario

1. Premessa .....	5
2. Finalità e obiettivi del Piano .....	8
2.1. Obiettivi generali .....	8
2.2. Obiettivi specifici .....	10
3. Riferimenti normativi.....	11
3.1. Normativa specifica per i PEBA .....	11
3.2. Normativa per la progettazione accessibile.....	11
4. Caratteristiche del Piano.....	14
4.1. Un Piano per un ambiente accessibile, usabile e inclusivo .....	14
4.2. Un Piano condiviso e partecipato .....	15
4.3. Un Piano interdisciplinare e integrato.....	16
4.4. Un Piano digitalizzato, dinamico e aggiornabile.....	17
5. Fasi del Piano e definizione di strumenti e modalità esecutive .....	19
5.1. Fase preliminare: Costruzione strumenti e processo.....	19
5.2. Fase A: documento d'indirizzo - strategie e obiettivi.....	20
5.3. Fase B: Documento di Analisi criticità di spazi-edifici e individuazione soluzioni .....	22
5.4. Fase C: Linee d'intervento del piano e programmazione priorità interventi.....	22
5.5. Fase finale: Presentazione piano alla popolazione e sua attuazione .....	22
6. Metodologia di costruzione del Piano.....	24
6.1. Ambito di applicazione del Piano.....	24
6.2. WebGIS e cartografia .....	24
6.3. Strumenti e metodologia di analisi.....	25
6.4. Soluzioni e stima dei costi .....	36
6.5. Pianificazione delle priorità di intervento .....	36
6.6. Identificazione dei temi progettuali prioritari e strategici .....	37
7. Analisi dei dati: territorio, cittadini, mobilità, servizi .....	38
7.1. Dati dei cittadini e dei fruitori .....	38
7.2. Dati della mobilità .....	49
7.3. Inquadramento territoriale .....	68
7.4. Dati dei servizi e delle attrezzature comunitarie presenti sul territorio comunale .....	70
7.5. Segnalazioni dei cittadini circa le difficoltà di fruizione di edifici e spazi pubblici.....	79
8. Edifici e spazi aperti pubblici analizzati: criticità e soluzioni.....	101
8.1. Edifici comunali a destinazione pubblica e/o aperti al pubblico.....	101

---

8.2.	Spazi e percorsi esterni, pubblici e comunali.....	103
8.3.	Progettualità programmate a breve termine dal Comune .....	105
8.4.	Strategie di sviluppo previste dal P.G.T. vigente .....	106
8.5.	Strategie di sviluppo turistico previste dal piano GREEN APRICA 2020-2030.....	106
9.	Temi progettuali strategici e prioritari .....	128
9.1	S.S. 39 e sicurezza dei pedoni: percorsi, attraversamenti e fermate del TPL.....	130
9.2	Collegamenti pedonali tra le frazioni .....	144
9.3	Riqualificazione di Via Valeriana in chiave ciclopedonale e accessibile .....	144
9.4	Creazione di un percorso pedonale attraverso il centro storico a Pisogneto .....	144
9.5	Riqualificazione di S. Pietro in chiave pedonale e accessibile.....	145
9.6	Riqualificazione di S. Antonio in chiave pedonale e accessibile .....	146
9.7	Riqualificazione del Ristoro del Pescatore in chiave accessibile .....	146
9.8	Risoluzione della mancata accessibilità ai P.1-2 del Museo Camillo Golgi .....	147
9.9	Intervento di accessibilità migliorata all'Edificio scolastico .....	147
9.10	Risoluzione della mancata accessibilità al P.1. del Centro sportivo S. Martino.....	147
9.11	Riqualificazione dei parchi giochi e creazione di parchi inclusivi .....	147
10.	Azioni per costruire l'accessibilità .....	148
10.1	Iniziative di sensibilizzazione e informazione alla popolazione .....	148
10.2	Formazione di tecnici e progettisti .....	148
10.3	Bandi comunali orientanti verso progettualità e soluzioni accessibili.....	149
10.4	Aggiornamento del Regolamento Edilizio in chiave Design for All.....	149
10.5	Indicazioni per la mobilità dolce .....	149
10.6	Indicazioni per l'accoglienza turistica accessibile .....	152
10.7	Modalità per sollecitare altri Enti sull'accessibilità .....	156
11.	Indicazioni progettuali: barriere e soluzioni inclusive.....	159
11.1	Comunicazione e orientamento.....	160
11.2	Fermate del TPL .....	165
11.3	Parcheggi pubblici .....	169
11.4	Attraversamenti pedonali .....	172
11.5	Percorsi pedonali esterni .....	175
11.6	Aree verdi e parchi giochi .....	185
11.7	Ingressi .....	189
11.8	Superamento dei dislivelli .....	189
11.9	Porte .....	193

11.10	Percorsi pedonali interni .....	194
11.11	Pavimentazioni interne.....	196
11.12	Ascensori.....	197
11.13	Scale.....	200
11.14	Reception, front-desk e banconi .....	203
11.15	Terminali degli impianti .....	204
11.16	Bagni pubblici.....	204
11.17	Sale per la ristorazione e attività comuni.....	205
11.18	Sale per convegni e spettacoli .....	205
11.19	Camere .....	206
11.20	Bagni interni alle camere .....	209
11.21	Balconi e terrazze.....	211
11.22	Approfondimento sulle barriere percettive.....	212

## 1. Premessa

Il Comune di Corteno Golgi ha intrapreso i lavori per la redazione del *Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche* (di seguito PEBA), strumento strategico per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti fondamentali per la piena accessibilità e fruibilità degli spazi urbani e degli edifici di competenza dell'Ente.

Il PEBA è stato istituito oltre 35 anni fa, con la *Legge finanziaria n. 41 del 1986*, che ha stabilito l'obbligo per le amministrazioni competenti di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche.

Nonostante tale obbligo di legge, l'ANCI ha rilevato che il **94% dei Comuni lombardi non ha mai prodotto il PEBA** e, tra quelli che se ne sono dotati, il 75% non ha mai realizzato le opere previste, oppure lo ha fatto solo in parte. Tra le molteplici ragioni di questo mancato adempimento da parte dei Comuni, v'è anche la **mancanza di indicazioni tecniche e operative per la redazione dei PEBA**.

### Le nuove Linee Guida Regionali

*Dal Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche al Piano per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale.*

Il 23 novembre 2021, *Regione Lombardia* ha deliberato le nuove *Linee guida regionali per l'elaborazione dei Piani per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale*. (approvate con Delibera di Giunta Regionale n. XI/5555 del 23/11/2021), strumento metodologico che l'*Amministrazione* deve seguire nella loro redazione.

C'è una grande differenza fra **eliminare le "barriere"** e **progettare in modo accessibile e inclusivo**. Si tratta di un **cambio di paradigma**: il passaggio da un concetto negativo a uno positivo.

Non ci si pone nell'ottica di eliminare un insieme di elementi problematici, ma in quella di progettare -o riprogettare- considerando le **diversità individuali del maggior numero di persone possibile**, siano cittadini o turisti o visitatori occasionali, **secondo i principi del Design for All**.

L'approccio non è più rigido e burocratico, ma olistico, e coniuga progettazione accessibile, inclusiva e non discriminante; inclusione sociale dei cittadini; benessere ambientale e vivibilità dello spazio pubblico della città.

### Il concetto di individuo

È quindi necessario **superare l'idea di "persone normodotate e persone con disabilità"**, per **considerare la popolazione articolata in molteplici individui, con identità, necessità e aspirazioni diverse, sia fisiche che emozionali**.

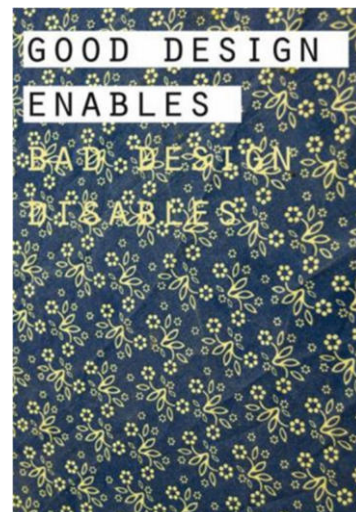


## Il concetto di disabilità

*Secondo la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute dell'O.M.S. (ICF) "Le disabilità sono il risultato dell'interazione tra le persone colpite da menomazioni fisiche e psichiche, gli ostacoli posti dall'ambiente e i comportamenti degli altri, che impediscono una effettiva e piena integrazione sociale, sulla base del principio di eguaglianza tra le persone".<sup>1</sup>*

*Paul Hogan, presidente emerito di Design for All Europe (EIDD), nel 1993 espresse tale concetto in modo semplice ed efficace: "Il buon progetto abilita. Il cattivo progetto disabilita".*

Ovvero, è il progetto, è l'ambiente in cui viviamo, ad essere disabilitante.



Dunque, la disabilità non è più una realtà che riguarda un cittadino disabile e la sua famiglia, ma l'intera **comunità**, una comunità che comincia ad affrontare il tema dell'accessibilità mettendo al centro non la mera soluzione tecnica, ma i principi delle **pari opportunità** e della non discriminazione.

## Il trend dell'invecchiamento della popolazione



Essere neonati, bambini, ragazzi, crescere, diventare adulti e invecchiare fa parte del naturale processo della vita. **Una vita sempre più longeva, aperta a nuove prospettive.**

In Italia e in Europa, la popolazione anziana è in progressivo aumento: non si parla più solo di Terza età (65 - 74 anni), ma anche di Quarta età (75-84 anni), di Grandi vecchi (oltre gli 84 anni) e anche di Centenari. **L'incremento dell'età implica un miglioramento della salute - oggi si sopravvive a malattie e infortuni e si convive con la disabilità come mai prima - ma anche un declino delle capacità.** Significa più tempo libero, ma anche meno tolleranza alle situazioni che richiedono particolari abilità o grandi difficoltà.

<sup>1</sup> La classificazione ICF è uno strumento innovativo per concezione e costruzione. L'ICF è stato accettato da 191 Paesi come lo standard internazionale per misurare e classificare salute e disabilità. L'Italia è tra i 65 Paesi che hanno contribuito alla sua creazione e il governo Italiano è stato tra quelli che hanno espresso parere favorevole all'approvazione dell'ICF da parte della Assemblea Mondiale della Sanità nel maggio 2001.

## Il tema del sovrappeso/obesità della popolazione

In Italia, la prevalenza di **persone in sovrappeso e con obesità** cresce al crescere dell'età, tanto che se l'eccesso di peso riguarda 1 minore su 4, la quota quasi raddoppia tra gli adulti, raggiungendo il 46,1% tra le persone di 18 anni e oltre. La prevalenza maggiore si riscontra in entrambi i generi nella classe 65-74 anni (61,1%) e, mentre la maggioranza degli uomini presenta un eccesso ponderale già a partire dai 45 anni, per le donne ciò si verifica dopo i 65 anni. Negli ultimi 30 anni, inoltre, è stato registrato un aumento di incidenza dell'eccesso di peso pari al 30%.

Analizzando i fattori socio-culturali, emerge prepotentemente il ruolo del territorio di origine. Esiste infatti un legame con aspetti influenti, come, ad esempio, il rapporto con il cibo o l'adozione di modelli alimentari e stili di vita acquisiti e radicati nella zona di nascita prima di diventare adulti.<sup>2</sup>

**Sovrappeso e obesità incidono notevolmente sulle abilità motorie delle persone, determinando situazioni di affaticamento e impedimenti motori di vario genere.**

## Le Barriere: Architettoniche, Sensoriali e Culturali

Le **BARRIERE ARCHITETTONICHE** sono quegli ostacoli fisici che limitano l'utilizzo delle attrezzature di un edificio o di uno spazio, che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque e in particolare delle persone che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita, sia in forma permanente che temporanea.

Le **BARRIERE SENSORIALI** sono l'assenza di accorgimenti o segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque, e in particolare per le persone non vedenti o non udenti, ipovedenti o ipoudenti.

**Parlare solo di BARRIERE ARCHITETTONICHE E SENSORIALI è limitante rispetto ai principi della progettazione inclusiva.**

**Le barriere da abbattere oggi sono innanzitutto CULTURALI.**



<sup>2</sup> DATI ISTAT, *Italian Obesity Barometer Report, 2020*



## 2. Finalità e obiettivi del Piano

### 2.1. Obiettivi generali

Il **PEBA** è un PIANO TERRITORIALE COMUNALE. È lo **STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE** degli interventi inerenti all'**ACCESSIBILITÀ** degli edifici, degli spazi aperti (parchi, parchi gioco, piazze, marciapiedi, etc.) e dei servizi pubblici del Comune, dove l'**ACCESSIBILITÀ** va intesa come condizione necessaria per il godimento dei diritti e delle libertà fondamentali **DI OGNI PERSONA** (e non solo delle persone con disabilità), perché **TUTTI** abbiano pari opportunità di partecipazione alla vita pubblica, grazie a edifici, spazi e servizi pubblici fruibili in autonomia, sicuri e accoglienti.



**OBIETTIVO DEL PEBA** è migliorare e facilitare la **QUALITÀ DELLA VITA** di **tutta la COMUNITÀ**, ovvero, di **TUTTE LE PERSONE** che la compongono: mamme e papà con bambini, donne in gravidanza, persone anziane con ridotta mobilità/vista/udito, persone obese, persone che vivono temporanee o permanenti situazioni di mobilità ridotta (con stampelle, bastone, carrozzina, passeggino), vista e udito carenti, etc.



Rif. Linee guida di Regione Lombardia per la redazione dei piani per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale

Garantire la massima accessibilità agli edifici, agli spazi aperti e ai servizi pubblici del Comune indipendentemente dalle proprie condizioni personali non è solo dovere, ma è **un vantaggio per tutti**. Laddove i cittadini hanno la possibilità di condurre una vita indipendente e senza barriere, emergono le condizioni per animare la comunità, per **creare sviluppo e crescita economica**. **L'accessibilità favorisce l'integrazione sociale e un più alto livello di qualità della vita, per tutti.**

### I tre concetti cardine delle linee guida

Le Linee Guida regionali si fondano su tre **principi** cardine, che divengono anche **obiettivi del PEBA**:

41 **Città per tutti**: come già esplicitato nelle pagine precedenti;

51 **Sostenibilità ambientale integrata alla sostenibilità sociale**: obiettivi prioritari saranno quindi la **mobilità personale** e la realizzazione di reti di **percorsi fruibili** tra i luoghi di maggior interesse e attrattività per il cittadino e il visitatore occasionale;

**Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere** sta diventando sempre più importante, se consideriamo lo spostamento demografico verso una **popolazione sempre più anziana**, il numero crescente di **persone in sovrappeso, con obesità e stili di vita sedentari**.

Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono la **"camminabilità/percorribilità pedonale"** e la **"ciclabilità/percorribilità in bicicletta"** delle **aree urbane** incoraggiano gli spostamenti a piedi e l'esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo anche l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali.

61 **Turismo accessibile**: in quanto possibile leva strategica per **riattivare processi di sviluppo locale** in aree interne e marginali del Paese e per **innalzare la qualità dell'abitare**.

C'è un **mercato turistico potenziale** che, ad oggi, vale ben 1 miliardo di persone con disabilità al mondo, 127 milioni di persone in Europa, 10 milioni di persone solo in Italia.

Persone che raramente vanno in vacanza da sole, quindi il fattore di moltiplicazione è almeno pari a due.

Quello del **Turismo per tutti** è un obiettivo molto alto, che presuppone la costruzione di una **catena dell'ospitalità accessibile a tutti**, ovvero di un **sistema complesso**, che non si limita agli **spazi e alle strutture fisiche** (e non sicuramente a pochi bagni e camere), ma coinvolge anche i **servizi** (accesso alle esperienze), la **comunicazione** (non tecnica e specialistica) e il **personale** (che deve essere adeguatamente formato), per far sentire ogni **ospite il protagonista della propria vacanza**, incrementando ed ampliando così sia il livello e la qualità dell'offerta turistica, che i fatturati e la stagionalità delle attività del settore e di tutte quelle dell'indotto.

Perché, **lavorando per il cliente più difficile, aumenta il comfort per TUTTI.**

## 2.2. Obiettivi specifici

Il PEBA del Comune di Corteno Golgi persegue inoltre i seguenti **Obiettivi specifici**, definiti grazie al contributo dell'*Ambito di consultazione permanente sull'accessibilità* e dei **cittadini** che hanno segnalato barriere e criticità (mediante la compilazione dei **questionari online**), incrociando altresì gli **obiettivi della pianificazione comunale** vigente e dei progetti in programma sul territorio alla **strategicità degli svariati ambiti** analizzati:

- Mettere in sicurezza e rendere accessibili i **percorsi pedonali, gli attraversamenti pedonali e le fermate del T.P.L. lungo la S.S. 39 dell'Aprica**, vista la situazione di elevata pericolosità dell'arteria viabilistica in relazione all'attuale fruizione pedonale ad essa connessa, soprattutto nella **frazione di S. Pietro** (turisticamente strategica);
- Creare dei **collegamenti pedonali (o ciclo-pedonali) protetti lungo le strade** (più trafficate) di **connessione tra le frazioni** (Pisogneto – Santicolo, Lombro – Santicolo, Lombro – Pisogneto, Lombro – Megno, Galleno – Pisogneto, Doverio – Galleno, Lombro - Cortenedolo (Edolo));
- Riquilificare in chiave pedonale e accessibile il **tratto del cammino della Via Valeriana - tappa 9** (strategico dal punto di vista turistico), che da Santicolo giunge a Pisogneto e poi a S. Pietro - Green Aprica;
- Riquilificare in chiave pedonale e accessibile il **borgo storico di S. Pietro**, strategico dal punto di vista turistico (riqualificazione piazza principale e valorizzazione centro storico) - Green Aprica;
- Riquilificare in chiave pedonale, accessibile e a traffico lento **via Nazionale in S. Pietro**, strategico dal punto di vista turistico (connessione e continuità con Corso Roma, Aprica) - Green Aprica;
- Riquilificare in chiave pedonale e accessibile gli ambiti **Baradello-Abete** e il relativo collegamento, strategico dal punto di vista turistico - Green Aprica;
- Riquilificare in chiave pedonale e accessibile il **borgo storico di S. Antonio**, strategico dal punto di vista turistico per la fruizione delle Valli di S. Antonio - Green Aprica;
- **Ripensare l'area esterna del Centro visite della Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio** (Les - S. Antonio), punto strategico dal punto di vista turistico, in chiave accessibile e turistica;
- **Ripensare il Ristoro del Pescatore e la relativa area di pertinenza esterna** (Pisogneto), punto strategico dal punto di vista turistico, in chiave accessibile e turistica;
- Rendere accessibile il **Museo Golgi** (Pisogneto), ad oggi inaccessibile ai piani superiori;
- **Ripensare l'accessibilità del sistema dei percorsi e degli accessi all'edificio scolastico** (Pisogneto), attualmente di difficile fruizione;
- **Ripensare l'accessibilità del Centro Sportivo S. Martino**, oggi in parte inaccessibile.

Data la presenza del grande progetto territoriale *Green Aprica, masterplan per il territorio ed il comprensorio turistico Aprica-Corteno Golgi al 2030*, che orienta lo sviluppo turistico ed urbano del comprensorio verso la pedonalità e ciclabilità della zona più a vocazione turistica compresa tra le frazioni di **S. Antonio e S. Pietro di Corteno Golgi verso l'Aprica**, è fondamentale **integrare tale importante progetto con le dovute indicazioni e disposizioni relative all'accessibilità e all'inclusione**, così da impostare correttamente i successivi stadi progettuali che seguiranno per i vari lotti specifici individuati.

### 3. Riferimenti normativi

Il **PEBA** del Comune di Corteno Golgi si sviluppa facendo riferimento alla seguente Normativa Internazionale, Nazionale e Regionale.

#### 3.1. Normativa specifica per i PEBA

Dal punto di vista **procedurale**, le norme nazionali di riferimento per la redazione del **PEBA** sono:

- **Legge 41/1986**, che ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli edifici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche.
- **Legge 104/1992** (art. 24.9 *PAU - Piani integrativi Accessibilità degli spazi Urbani*), che ha esteso l'ambito di applicazione del **PEBA** agli interventi di adeguamento degli **spazi urbani**, con particolare riferimento alla realizzazione di **percorsi accessibili**, all'installazione di **semafori acustici**, alla **rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione** delle persone con disabilità. Ha inoltre imposto l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa vigente in materia di eliminazione delle Barriere Architettoniche e introdotto i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai Comuni.
- **Decreto del Presidente della Repubblica n. 132 del 04 ottobre 2013**, "*Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e dell'integrazione delle persone con disabilità*", con il quale le istituzioni competenti sono state sollecitate ad adottare prontamente gli strumenti individuati dalla normativa vigente, tra cui il **PEBA**, per il conseguimento della piena accessibilità degli spazi collettivi.

Mentre la norma regionale in materia è la recente **Deliberazione Giunta Regionale n. 5555 del 23 novembre 2021**, che approva le **Linee Guida per la redazione dei "Piani per l'accessibilità e l'usabilità dell'ambiente costruito, inclusione sociale e benessere ambientale"**.

#### 3.2. Normativa per la progettazione accessibile

Il quadro normativo nazionale recepisce **convenzioni e protocolli internazionali** emanati dall'*Assemblea generale delle Nazioni Unite*:

- In particolare, il 13 dicembre 2006 è stata emanata la "**Convenzione delle nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità**", con cui, i paesi aderenti, tra cui l'Italia, si impegnavano a riconoscere, per le persone con disabilità, l'importanza dell'accessibilità all'ambiente fisico, sociale, economico e culturale, all'istruzione, all'informazione e alla comunicazione, per il pieno esercizio dei diritti e delle libertà fondamentali. **Definisce la libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa.**

Vengono introdotti **nuovi concetti di progettazione**, come il **design for all**.

Si richiama inoltre la necessità di adottare misure per sviluppare, promulgare e monitorare l'applicazione degli **standard minimi e delle linee guida per l'accessibilità delle strutture e dei servizi aperti al pubblico**, ponendo l'attenzione anche alla dotazione, in strutture ed edifici aperti al pubblico, di segnali in caratteri Braille e in formati facilmente leggibili e comprensibili;

- Viene **ratificata in Italia con Legge n. 18 del 3 marzo 2009**, che riconosce il diritto alla piena mobilità e fruizione degli spazi collettivi come preconditione necessaria a consentire la partecipazione alla vita sociale di tutte le persone, comprese quelle con disabilità motoria, sensoriale e intellettuale; **introduce il principio dell'accomodamento ragionevole, che consente in casi particolari - come in presenza di vincoli strutturali, storico-architettonici o geomorfologici - di ricercare soluzioni alternative di tipo organizzativo o architettonico, che garantiscano la fruizione e uso degli spazi su base di uguaglianza, senza oneri eccessivi.**
- **Decreto del Presidente della Repubblica del 12 ottobre 2017**, *"Secondo programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità"*, persegue una **nuova strategia della accessibilità** che fa emergere una necessaria revisione e aggiornamento complessivo della normativa vigente in materia, per adeguarla ai principi della Progettazione Universale, in attuazione della Convenzione ONU.

Dal punto di vista dei **criteri di progettazione**, i principali riferimenti normativi nazionali sono invece:

- **Decreto Ministeriale dei LL.PP. n. 236 del 14 giugno 1989**, *"Prescrizione tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata ed agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche"*;
- **Decreto Presidente della Repubblica n. 503 del 24 luglio 1996**, *"Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"*.

Mentre a livello regionale:

- **Legge della Regione Lombardia n. 6 del 20 febbraio 1989**, *"Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione"*.

Per i contenuti del PEBA, le *Linee Guida regionali* ritengono preferibile l'adozione dei requisiti funzionali e dimensionali della **L.R. 6/89** e del **DM 236/89**, che presentano un approccio prestazionale "aperto", indicando cioè il requisito da raggiungere con soluzioni anche non standardizzate, ma che garantiscano una simile prestazione.

In mancanza di riferimenti legislativi regionali o nazionali, le *Linee Guida regionali* chiedono di considerare i requisiti funzionali e dimensionali contenuti nei documenti **UNI CEI EN 17210:20121** e **UNI TR 17621:2021**.

Ulteriori riferimenti normativi di riferimento a livello nazionale sono i seguenti:

- **Legge n. 13 del 9 gennaio 1989**, "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati";
- **Legge n. 104 del 5 febbraio 1992**, "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate".

Si segnalano inoltre le seguenti linee guida:

- **Libro verde UE** *"Verso una nuova cultura della mobilità urbana"*;
- **Decreto Ministero per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008** *"Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale"*;

- **Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti**, marzo 2014, *“Linee Guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive”*;
- **UNI/PdR 24:2016** pubblicata il 29 novembre 2016, Prassi di Riferimento *“Abbattimento barriere architettoniche – Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design”*;
- **INU Istituto nazionale di urbanistica**, 01 aprile 2019, *“Linee guida - politiche integrate per città accessibili a tutti”*;

Nella fase di progettazione degli interventi si fa infine riferimento alla normativa di settore relativa agli spazi urbani, in particolare al **Nuovo Codice della Strada**, e alla normativa di settore in materia edilizia.

**Nel quadro normativo delineato a livello internazionale, nazionale e regionale, il superamento delle barriere architettoniche viene affrontato ponendo l'attenzione sulla prevenzione e su una progettazione attenta alle esigenze di tutte le persone, indipendentemente dal tipo di abilità e disabilità** (motoria o sensoriale, permanente o temporanea) e in grado di evitare ex-ante la formazione di ostacoli fisici o percettivi.

Il **PEBA** si configura pertanto come uno strumento di programmazione e uno strumento-guida alla progettazione, contenente criteri generali e tipologie di soluzioni spaziali e funzionali accessibili e inclusive.

## 4. Caratteristiche del Piano

### 4.1. Un Piano per un ambiente accessibile, usabile e inclusivo

Il PEBA del Comune di Corteno Golgi recepisce l'approccio del *Design for All*.

#### Il Design for All

*Il Design for All è il design per la diversità umana, l'inclusione sociale e l'uguaglianza.<sup>3</sup>*

Il *Design for All* è innanzitutto un approccio mentale, una forma mentis.

Non mira a progettare per una specifica "categoria" di persone, ma **per "tutti"**, rispondendo alle diverse necessità, abilità ed aspirazioni di ognuno e **coinvolgendo gli utenti in ogni fase del progetto**.

Il *Design for All* permette di raggiungere un **beneficio generalizzato**, dando vita a luoghi, spazi, oggetti e servizi migliori (dal punto di vista estetico, funzionale e comunicativo) e più confortevoli, **aumentando la qualità della vita e il benessere di chi ne fruisce**.

L'obiettivo finale del *Design for All* è il comfort e la piacevolezza dell'esperienza, per **"tutti"**.

Obiettivi del progetto secondo il *Design for All* sono:

- **Ampliamento dell'utenza:** dal focalizzarsi sulla persona in carrozzina, si passa a "tutte" le persone, a prescindere dalle singole abilità motorie, sensoriali e cognitive, dall'età, dalla cultura di provenienza, dal livello d'istruzione, etc.
- **Ampliamento delle possibilità dell'esperienza** e della fruizione di spazi, oggetti e servizi, in autonomia, sicurezza, benessere, comfort e piacevolezza;
- **Inclusione come opportunità territoriale e sfida progettuale:** superamento della normativa come mero obbligo di legge;
- **Soluzioni flessibili, unificanti e modulabili** a seconda dei bisogni, non interventi evidentemente rivolti e dedicati a specifiche "categorie" di persone;
- **Estetica attraente, funzionale e confortevole:** qualità ed eccellenza degli spazi e dei servizi progettati. Gli ambienti non devono avere una connotazione sanitaria o parasanitaria.
- **Accessibilità trasparente:** l'accessibilità va **comunicata con informazioni precise e chiare, affinché siano le persone a poter scegliere** in base alle loro esigenze e desideri.

Criteria di progettazione secondo il *Design for All (e Universal Design)*:

- Gruppo di progettazione **multidisciplinare**;
- **Processo partecipato** con decisori e fruitori, mediante precisi strumenti e metodi di lavoro;
- **Compresenza e pluralità di soluzioni**, quindi possibilità di un'autovalutazione delle proprie possibilità, necessità e aspirazioni e **libertà di scelta** per "tutti";
- **Uso equo e non discriminato** di quello spazio, oggetto o servizio;

<sup>3</sup> Dichiarazione di Stoccolma EIDD© Appr. EIDD AGM 9.5.2004.

- **Soluzioni multisensoriali** (vista, tatto, udito, gusto, olfatto);
- **Soluzioni sinestesiche** (correlazioni tra i sensi);
- **Soluzioni multifunzionali, flessibili, adattabili**, capaci di offrire alternative d'uso (ad es. in ambito fisico, associando una rampa e/o un ascensore ad una scala);
- Interazione **multicanale** del messaggio (in ambito comunicazione, associando informazioni visive a quelle tattili e uditive);
- **Semplicità ed intuitività** di comprensione e d'uso;
- Facilità d'**orientamento** e wayfinding negli spazi;
- Riconoscibilità, differenziazione e gerarchia delle **informazioni**;
- Ricerca della **sicurezza**, da rendere evidente;
- Minimizzazione degli **sforzi fisici**;
- **Valenza estetica**.

## 4.2. Un Piano condiviso e partecipato

Il **PEBA del Comune di Corteno Golgi** si configura come un **PROCESSO PARTECIPATIVO**, che **coinvolge attivamente la comunità**, nonché gli assessorati, gli attori, i decisori e i portatori di interesse locali, perché, visto l'obiettivo del **PEBA** verso la collettività, non basta il lavoro di politici, tecnici e professionisti, ma l'Amministrazione ha bisogno delle esperienze, osservazioni e segnalazioni delle persone che vivono gli edifici e gli spazi pubblici comunali, per creare un **Piano che possa davvero rispondere ai bisogni e desideri di tutti, in primis di chi vive situazioni di disagio nel muoversi**: anziani con o senza ausili, accompagnatori e familiari di disabili, persone che conducono passeggino o carrozzina, persone con disabilità temporanee o permanenti, persone con deficit visivo o uditivo, persone con problemi cardiorespiratori, donne in gravidanza, etc.

Inoltre, l'adozione di un **metodo di redazione partecipato** è motivata dalla volontà di costruire un rapporto di fiducia tra amministrazione e cittadini. I benefici indiretti della partecipazione sono legati al coinvolgimento e al senso di appartenenza dei cittadini, alla valorizzazione delle risorse locali, alla costruzione di una maggiore consapevolezza sul contributo che possono fornire i singoli individui.

Il **coinvolgimento attivo della cittadinanza** avviene nelle principali **fasi del processo**, cioè durante:

- l'individuazione delle esigenze e dei bisogni;
- l'individuazione delle criticità;
- la redazione del Piano;
- la verifica del Piano;
- il monitoraggio - continuo e attivo - del Piano da parte dei cittadini.

Il **percorso di partecipazione del PEBA** mira a:

- informare i cittadini, i visitatori e i turisti di Corteno Golgi sul PEBA;
- condividere la necessità, il senso e gli obiettivi del PEBA;
- raccogliere esperienze, osservazioni e segnalazioni relative al PEBA;
- individuare gli ambiti di criticità e priorità del PEBA.



## Soggetti coinvolti e modalità

Trattando una materia complessa e ampiamente multidisciplinare, il **PEBA** prevede il **coinvolgimento di una molteplicità di attori e soggetti in ogni fase del suo sviluppo**, comprendendo competenze di tipo tecnico, urbanistico, sociale, culturale ed educativo.

In quest'ottica, è stato elaborato l'elenco dei soggetti invitati a far parte dell'**Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità**:

- assessorati e settori comunali (l'ambito urbanistico e dei lavori pubblici, l'edilizia scolastica e sportiva, il settore servizi sociali);
- Parrocchia;
- Protezione civile;
- Pro Loco;
- Istituto Comprensivo di Edolo;
- Coop. Il Cardo di Edolo.

Al fine di rendere disponibili **varie modalità di interazione** e di **agevolare il confronto con i diversi soggetti**, il percorso di partecipazione prevede **due canali**: lo svolgimento di **momenti di incontro diretti** con cittadini e portatori di interessi diffusi e l'utilizzo di **strumenti informatici**.

### Modalità diretta

- **Organizzazione di incontri aperti a tutta la popolazione**, all'inizio e alla fine dell'iter di redazione del Piano: in streaming e pubblicati sul canale Youtube del Comune di Corteno Golgi;
- **Organizzazione di incontri con l'Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità**;
- **Organizzazione di sopralluoghi** congiunti con tecnici, professionisti, e persone con disabilità.

### Modalità informatica

- **E-Mail dedicata** per richieste informazioni e per gestire i moduli online;
- **Modulo di segnalazione online** (<https://forms.gle/VJ7rkKxnMBMeTZPW6>), attraverso il quale ogni abitante o turista può segnalare l'esistenza di una barriera sul territorio;
- **Questionario online** (<https://forms.gle/ocZxgm2aypLjQVKd8>), diffuso alla popolazione, ma anche dalle associazioni e dagli stakeholder locali, mediante gli uffici comunali e il sito web;
- **News per il sito web istituzionale**;
- **Post per la pagina Facebook istituzionale**.

## 4.3. Un Piano interdisciplinare e integrato

Il **PEBA** del Comune di Corteno Golgi si configura come un **Piano interdisciplinare e integrato con gli altri Piani del Comune**, per favorire l'accessibilità, la fruibilità, il comfort, la sicurezza e il benessere ambientale delle persone negli spazi urbani, negli edifici e negli uffici pubblici; nonché l'inclusione e la partecipazione sociale alla vita comunitaria, la mobilità e l'autonomia personale.

Il **PEBA** porta l'**accessibilità** all'interno della pianificazione generale, come un **requisito prestazionale fondamentale e strategico**, al pari di altri requisiti già assimilati nelle prassi ordinarie (tecnici, funzionali, dimensionali), in ordine al miglioramento delle condizioni di mobilità, inclusione sociale, fruibilità inclusiva che può portare al territorio.

All'accessibilità va riconosciuto un ruolo cardine nello sviluppo del territorio, anche attraverso specifiche valutazioni dell'efficacia delle trasformazioni in riferimento al miglioramento delle condizioni di mobilità, inclusione sociale, fruibilità estesa ed inclusiva.

L'accessibilità deve entrare a far parte sempre più dell'agenda programmatica del governo del Comune. Il PEBA non deve essere l'unico Piano ad occuparsi di accessibilità, ma al contrario deve essere **messo a sistema ed in sinergia con altri strumenti e Piani comunali**.

Le progettualità e pluralità di interventi tesi a rendere il territorio accessibile a tutti potranno essere più facilmente coordinabili e incisive se poste in un sistema, una rete di azioni, piani e strategie in sinergia tra loro. In questo modo, il ruolo di regia dell'amministrazione comunale sarà facilitato, così come anche singole iniziative avranno maggiori capacità di assurgere a pratiche ordinarie e replicabili.

Il P.E.B.A. deve essere considerato come un Piano Integrato dunque agli strumenti di pianificazione comunale, come il **PGT** (Piano del Governo del Territorio), il **Piano di Manutenzione**, il **Piano Cimiteriale** ed il **Regolamento Edilizio**.

**Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) ovvero il Piano per l'Accessibilità e il Benessere Ambientale di Corteno Golgi è stato sviluppato nel rispetto del principio di conformità con gli altri strumenti vigenti di Pianificazione territoriale e di programmazione dell'attività dell'Ente.**

Un concreto ed importante salto in avanti nell'ottica di un Comune a misura di tutti - scopo primario ed obiettivo ultimo del PEBA - è l'**inserimento nel Regolamento Edilizio/Piano di Manutenzione dell'obbligo di adeguare e rendere accessibili e fruibili per un'utenza ampliata sia gli spazi aperti, che gli edifici e le attività (anche private) aperte al pubblico, nel caso di interventi di manutenzione straordinaria**, per evitare di continuare a creare nuove barriere anche nelle future operazioni di riqualificazione urbana ed edilizia.

Infine, dal punto di vista dell'**integrazione e compatibilità dei dati censiti e forniti dal PEBA** con gli strumenti informatizzati utilizzati dal Comune per la pianificazione urbanistica e gestionale del territorio, l'utilizzo del WebGIS assicura il massimo livello di informatizzazione e digitalizzazione degli stessi.

#### 4.4. Un Piano digitalizzato, dinamico e aggiornabile, monitorato

Il **PEBA** del Comune di Corteno Golgi è dinamico e aggiornabile mediante il continuo monitoraggio degli interventi programmati e attuati, al fine di ottimizzare l'efficacia delle soluzioni adottate.

Tutti i dati georeferenziati che fanno riferimento ai rilievi e ai progetti degli edifici e degli spazi pubblici del Comune saranno consultabili mediante un **WebGIS** (*InMappa.it*), messo a disposizione di tutti i

cittadini che vorranno consultare il PEBA online, mediante un *url* che potrà essere caricato sul sito istituzionale del Comune e sui social utilizzati.

**La digitalizzazione del PEBA mira a:**

- consentire a tutti l'agevole consultazione del grado di accessibilità e fruibilità di edifici e spazi pubblici del Comune;
- favorire la facilità di gestione e aggiornamento;
- per gestire il Piano in modo coordinato e sinergico con altri Piani;
- per realizzare le attività di monitoraggio con cadenza periodica.

## 5. Fasi del Piano e definizione di strumenti e modalità esecutive

Secondo le *Linee guida regionali per l'elaborazione dei Piani per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale* (approvate con Delibera di Giunta Regionale n. XI/5555 del 23/11/2021).

LE FASI	CONTENUTI
FASE PRELIMINARE	Costruzione strumenti e processo
FASE A	Documento d'indirizzo: strategie e obiettivi
FASE B	Analisi criticità di spazi/edifici e individuazione soluzioni progettuali
FASE C	Linee d'intervento del Piano e programmazione priorità degli interventi
FASE FINALE	Presentazione del Piano alla cittadinanza e sua adozione - attuazione

### 5.1. Fase preliminare: Costruzione strumenti e processo

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
Costituzione dell' <i>Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formalizzata mediante <b>delibera di Giunta Comunale</b>.</li> <li>L'<i>Ambito</i> è il luogo di ascolto, proposta e condivisione di tutti gli attori e stakeholder locali, per favorire l'approccio DfA, deve includere rappresentanti di assessorati e uffici tecnici comunali, associazioni delle persone con disabilità, cittadini con esigenze specifiche (ad es. anziani, bambini e giovani), etc.</li> <li>Strategico per le scelte chiave del Piano, <b>deve includere una specifica competenza sul tema dell'accessibilità</b> e il referente dell'<i>Ambito di coordinamento e riferimento tecnico per l'accessibilità</i>.</li> <li><b>Realizzazione di percorsi partecipati con i portatori d'interesse locali</b>, con l'obiettivo d'individuare i reali bisogni delle persone, per l'accessibilità di spazi, edifici e servizi pubblici, mediante: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>focus group e tavoli tematici</b> (es. piazze - marciapiedi - attraversamenti pedonali / parchi giochi - aree verdi – sport / edifici pubblici e Chiese / edifici scolastici, etc.),</li> <li>- <b>questionari tematici;</b></li> <li>- <b>passeggiate mirate sul territorio.</b></li> </ul> </li> </ul>
Individuazione dell' <i>Ambito di coordinamento e riferimento tecnico per l'Accessibilità</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formalizzata mediante <b>delibera di Giunta Comunale</b>.</li> <li>Una <b>figura interna</b> all'amministrazione, formata sul tema.</li> <li>Ha il compito di <b>sensibilizzare</b> e implementare in tutti gli assessorati, azioni, progetti e politiche accessibili-inclusive. Deve essere coordinato con chi definisce e realizza le azioni di comunicazione e divulgazione alla cittadinanza del Piano e delle progettualità sul tema accessibilità.</li> </ul>

<p><b>Azioni preliminari per costruire l'Accessibilità</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniziative di <b>sensibilizzazione della popolazione</b>, mediante:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>incontri pubblici</b>,</li> <li>- <b>passeggiate mirate sul territorio</b>,</li> <li>- <b>questionari diffusi alla popolazione</b>, mediante gli uffici comunali e il sito web, ma anche dalle associazioni e dagli stakeholder locali,</li> <li>- <b>indirizzo mail e/o modulo di segnalazione online</b>, attraverso il quale ogni abitante e/o turista può segnalare l'esistenza di una barriera sul territorio, anche per mezzo di fotografie,</li> <li>- <b>news da divulgare</b> attraverso i mezzi di comunicazione del Comune (sito web, newsletter, social, etc.).</li> </ul> </li> <li>• <b>Formazione dei tecnici e dei progettisti.</b></li> <li>• <b>Bandi comunali orientanti</b> verso progettualità e soluzioni accessibili.</li> <li>• Aggiornamento del <b>Regolamento Edilizio</b> in chiave DfA.</li> <li>• Promozione della progettualità per favorire <b>l'accessibilità dei negozi e delle attività commerciali.</b></li> <li>• Promozione di iniziative per <b>l'accoglienza turistica accessibile</b>, (attività commerciali, culturali, sportive, etc.).</li> <li>• Promozione della <b>"mobilità dolce"</b> (spostamenti a piedi, in bici, con il trasporto pubblico) e reti di percorsi fruibili tra i luoghi di maggiore interesse.</li> </ul>
--	--

## 5.2. Fase A: documento d'indirizzo - strategie e obiettivi

Redazione del **DOCUMENTO DI INDIRIZZO**: **partendo dalle indicazioni emerse dalla consultazione dei portatori d'interesse della comunità, dall'esame degli interventi edilizi e urbani in corso di realizzazione nel Comune, dall'analisi dei dati di cittadini, fruitori (età, disabilità, densità abitativa), servizi e attrezzature comunitarie (ambulatori, impianti sportivi, scuole, parchi, musei, compresa la loro raggiungibilità pedonale e con mezzi pubblici) e della mobilità,**

**DEFINISCE:**

- **Obiettivi del Piano,**
- **Riferimenti normativi,**
- **Ambito di applicazione del Piano,**
- **Criteri per determinare le priorità d'intervento del Piano,**
- **Strategia e logica di programmazione complessiva del Piano,**
- **Processo operativo del Piano,**
- **Strumenti e modalità esecutive di ogni Fase del Piano,**
- **Programmazione dell'attuazione del Piano e relativi attori,**
- **Coordinamento e compatibilità del Piano con gli altri strumenti di pianificazione comunale (es. PGT, Piano Servizi Sociali, etc.),**

in collaborazione con l'**Ambito di consultazione permanente sull'accessibilità.**

**Il documento adotta i principi e l'approccio Design for All nelle varie fasi progettuali.**

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
<p><b>Ambito di applicazione del Piano</b></p>	<p><b>Edifici comunali a destinazione pubblica, edifici pubblici o aperti al pubblico di altri enti, spazi e percorsi urbani (marciapiedi, piazze, parchi), progettualità programmate a breve termine sul Comune.</b></p> <p>Il PEBA deve <b> riferirsi a tutto il territorio comunale</b>, potrà essere attuato gradualmente per <b>porzioni di territorio</b>, potrà inoltre riguardare <b>alcuni edifici</b> o <b>alcuni itinerari specifici</b> prescelti per la loro valenza turistica, culturale, commerciale, o in funzione dell'interesse pubblico o per intercettare il maggior numero di persone con esigenze specifiche.</p>
<p><b>Oggetto del Piano</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Edifici comunali a destinazione pubblica;</b></li> <li>• <b>Spazi e percorsi urbani</b> (marciapiedi, piazze, strade, parchi, giardini, etc.);</li> <li>• <b>Progettualità programmate a breve termine</b> sul territorio comunale;</li> <li>• Individuare le <b>modalità per sollecitare altri Enti</b> che svolgono servizi aperti al pubblico a dotarsi di Piani per l'Accessibilità ed attivare iniziative mirate al favorire l'accessibilità dei servizi e degli spazi (degli edifici e delle aree esterne pertinenziali), nonché della comunicazione e dell'informazione.</li> </ul>
<p><b>Priorità del Piano</b></p>	<p>Il PEBA deve <b>prioritariamente riferirsi a servizi/attrezzature essenziali per i cittadini, quali quelle scolastiche, socializzanti, culturali, sanitarie.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sopralluoghi nelle aree strategiche per il Piano</b>, con tecnici delle istituzioni, professionisti e persone con disabilità, per condividere le diverse percezioni e perché emergano le difficoltà connesse alla fruizione quotidiana e si rifletta insieme sulle misure più idonee per superarle.</li> </ul>

### 5.3. Fase B: Documento di Analisi criticità di spazi-edifici e individuazione soluzioni

Diagnosi dell'accessibilità degli spazi e del patrimonio edilizio pubblici, rilevando e analizzando ostacoli, criticità e barriere e contestuale elenco delle azioni risolutive indispensabili per raggiungere l'obiettivo dell'accessibilità degli spazi/edifici pubblici.

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
a) Schede tecniche per la <b>DIAGNOSI</b> dell' <b>ACCESSIBILITÀ</b> di ogni spazio/edificio pubblico o di interesse pubblico e <b>AZIONI RISOLUTIVE</b> indispensabili	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Georeferenziate;</li> <li>• rilevano mediante <i>check list</i> ostacoli, criticità, barriere;</li> <li>• riportano dimensioni, materiali, caratteri e foto dello <b>stato di fatto</b>;</li> <li>• indicano i relativi <b>criteri e livelli di priorità</b> delle opere individuate;</li> <li>• indicano <b>caratteristiche, materiali, dimensionamenti e costi delle soluzioni possibili</b>, anche desunti da buone prassi, con schemi grafici e/o foto,</li> <li>• considerano, in primo luogo, <b>l'applicazione delle leggi nazionali e regionali vigenti</b>: L.R. 6/89, del D.M. 236/89, UNI CEI EN 17210:20121, UNI TR 17621:2021, ma la normativa è il punto di partenza e non di arrivo della progettazione (DfA).</li> </ul>

### 5.4. Fase C: Linee d'intervento del piano e programmazione priorità interventi

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
a) <b>Analisi ed elaborazione dei dati rilevati</b>	<b>Suddivisione per:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• macrocategorie,</li> <li>• tipologia e rilevanza d'intervento,</li> <li>• livelli d'incidenza per spazio/edificio/tipologia.</li> </ul>
b) <b>Elaborazione (eventuale) di schede progettuali esecutive per soluzioni specifiche</b>	Identificazione di punti, percorsi e/o aree che necessitano di progetti specifici di riqualificazione, al fine di risolvere situazioni particolarmente problematiche, oppure per introdurre nuovi percorsi e spazi pubblici accessibili.
c) <b>Relazione generale</b>	Stesura della relazione a corredo della Fase C.
d) <b>Programmazione delle priorità e del timing degli interventi</b>	Criteri per individuare le priorità, anche in relazione alle risorse disponibili, e calendarizzazione degli interventi (piano annuale/triennale delle opere pubbliche).

### 5.5. Fase finale: Presentazione piano alla popolazione e sua attuazione

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
a) <b>Iter di approvazione del Piano</b>	Articolazione dell'iter di presentazione, adozione e approvazione del Piano
b) <b>Presentazione del piano alla popolazione</b>	<b>Presentazione del piano alla popolazione</b> , mediante: 1. organizzazione di <b>incontri pubblici</b> ,

	<p>2. <b>news da divulgare attraverso i mezzi di comunicazione del comune</b> (sito web, newsletter, social, etc.), allegando una sintesi non tecnica del piano,</p> <p>3. <b>portale WebGIS</b>, per perseguire la partecipazione dei cittadini anche nella fase di verifica e monitoraggio del piano, favorendo il coinvolgimento per acquisire osservazioni, indicazioni e contributi da parte di attori locali.</p>
<b>c) Registro telematico regionale dei PEBA</b>	<b>Pubblicazione del Piano sul "Registro Telematico Regionale dei PEBA"</b> , consultabile anche dai cittadini.
<b>d) Strumenti di monitoraggio e aggiornamento del Piano</b>	<p><b>Configurazione di strumenti e modalità efficaci per monitorare, gestire e aggiornare il Piano adottato e approvato.</b></p> <p>Definizione di strumenti di <b>monitoraggio con cadenza periodica</b>, da presentare nei diversi ambiti di coordinamento interni ed esterni definiti dal Piano.</p> <p>La misurazione del grado di accessibilità e fruibilità del Comune, prima della predisposizione del piano e successivamente all'attuazione dello stesso, è riferita all'obiettivo del favorire una migliore inclusione e partecipazione sociale e un più alto livello di qualità della vita per tutta la cittadinanza.</p>
<b>c) Realizzazione degli interventi previsti dal Piano</b>	<b>Realizzazione degli interventi previsti dal Piano</b> , inseriti nella programmazione triennale dei LL PP dell'Amministrazione.



## 6. Metodologia di costruzione del Piano

Il PEBA del Comune di Corteno Golgi è stato costruito con la collaborazione dell'Amministrazione Comunale e della Sezione LL.PP dell'Ufficio Tecnico, oltre all'*Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità*.

### 6.1. Ambito di applicazione del Piano

L'**ambito oggetto del PEBA** è riferito a tutto il territorio comunale, ma **è stato definito** - di concerto con l'Amministrazione e l'*Ambito di Consultazione permanente su Accessibilità* - **in funzione dell'interesse pubblico e per intercettare il maggior numero di persone** con esigenze specifiche legate all'uso quotidiano dei servizi di Corteno Golgi, **all'interno di una strategia e di una logica di pianificazione e programmazione** di progetti e interventi su edifici, spazi e servizi pubblici in corso e in previsione.

Prioritariamente, il PEBA riguarda **servizi/attrezzature essenziali per i cittadini**, quali quelle scolastiche, socializzanti, culturali, sanitarie. Inoltre, **riguarda alcuni edifici e alcuni itinerari specifici**, prescelti per la loro valenza turistica, culturale, commerciale.

Gli elementi **oggetto del PEBA** sono stati classificati nelle seguenti categorie:

- **Spazi pubblici pedonali:**
  - Parcheggi, individuando specificatamente quelli dedicati alle persone con disabilità,
  - Percorsi pedonali,
  - Piazze, parchi gioco, aree verdi,
  - Attraversamenti pedonali,
  - Fermate del Trasporto Pubblico Locale,
- **Edifici comunali a destinazione pubblica,**
- **Progettualità programmate a breve termine dal Comune.**

### 6.2. WebGIS e cartografia

La **cartografia del Piano**, georeferenziata e digitale grazie all'uso del WebGIS, si basa su:

- BaseMap – DataBase Territoriale di Regione Lombardia (DBT),
- BaseMap – Google Satellite.

La cartografia **WebGIS** (*InMappa.it*) è stata implementata in **QGIS** mediante gli **Shape files del PGT vigente** (scaricati dal portale regionale ufficiale), in modo da **individuare puntualmente tutti gli elementi oggetto del PEBA**, di cui è stata verificata poi l'effettiva esistenza fisica nel territorio comunale.

Sul **WebGIS** sono stati quindi inseriti tutti gli elementi geografici rilevati, a cui sono state collegate le relative **informazioni geometriche e qualitative** rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità.

Sono state inoltre rilevate e mappate le **criticità e barriere architettoniche e sensoriali** presenti, ulteriormente implementate anche mediante le **segnalazioni ricevute degli utenti (Modulo di segnalazione delle barriere)**, previa verifica.

Sono state altresì inserite in mappa **specifiche aree, punti e percorsi** che vengono rilevati come **particolarmente critici** (problematiche di sicurezza e barriere diffuse) **e/o strategici ai fini progettuali**, che sono poi oggetto di un **approfondimento dedicato**.

### 6.3. Strumenti e metodologia di analisi

#### Check list e sopralluoghi

Sulla base della normativa vigente, dei principi del **Design for All**, delle indicazioni derivanti dalle **Linee Guida regionali** e delle indicazioni fornite dall'*Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità*, sono state elaborate specifiche **check list di analisi** per le suddette **categorie di elementi pubblici** di competenza comunale.

Ogni elemento è stato quindi **codificato in modo univoco**, con la seguente **categorizzazione**:

- **Parcheggi**: P+Numero (es. P01), con focus sui parcheggi dedicati alle persone con disabilità,
- **Percorsi pedonali**: C+Numero,
- **Piazze, parchi giochi e aree verdi**: V+Numero,
- **Attraversamenti pedonali**: A+Numero,
- **Fermate del Trasporto Pubblico Locale**: F+Numero,
- **Edifici**: E+Numero,
- **Criticità**: CR+Numero,
- **Barriere**: BA+Numero,

che trova poi corrispondenza sia nella **mappa digitale e interattiva Web-GIS** che nei **materiali analitici e progettuali del PEBA** in formato cartaceo e pdf.

Ogni check list è stata poi trasformata in un **modulo Google**, così da poter **sincronizzare tutti i dati rilevati in fase di sopralluogo**, collegandoli alla relativa **documentazione fotografica**.

Utilizzando tali **check list online e la cartografia Web-GIS**, è stata effettuata mediante **sopralluoghi sul campo (realizzati tra agosto e dicembre 2022)** la **mappatura e analisi puntuale** di ogni elemento, mirata ad indagare i parametri di seguito elencati nel dettaglio.

#### P - Parcheggi pubblici

##### 1 - Identificazione parcheggio

- Codice
- Località
- Numero posti auto
- Tipologia (in superficie, a raso, in sviluppo verticale, altro)

##### 2 - Accessibilità

- L'area a parcheggio è adeguatamente illuminata? (Si, No, altro)
- L'area a parcheggio è adeguatamente segnalata? (Si, No, altro)
- La pavimentazione dell'area a parcheggio è compatta e livellata? Si (asfalto, cemento, terra battuta, calcestruzzo, legno, piastrelle, lastre di pietra, cubetti non sconnessi e con fughe strette), No (ghiaia, erba, griglie in metallo, "riso", cubetti con fughe larghe e profonde, che rendono difficile l'uso di tacchi, bastoni e deambulatori ed impediscono il passaggio di mezzi a ruote)
- L'area a parcheggio è raccordata o complanare ad un percorso pedonale privo di barriere architettoniche che la collega sino all'ingresso del punto di interesse in un tragitto breve < 50 m? (Rif. indicazioni specifiche per i percorsi pedonali) (Si, No, altro)

### 3 - Parcheggi riservati a persone con disabilità

- Sono presenti posti auto riservati alle persone con disabilità in numero non inferiore ad 1 ogni 50 o frazione di 50? (No, Sì, n.)
- I parcheggi riservati sono posizionati correttamente nell'area raccordati o complanari ad un percorso pedonale privo di barriere architettoniche che li collega sino all'ingresso del punto di interesse in un tragitto breve < 50 m? (Rif. indicazioni specifiche per i percorsi pedonali) (Si, No, altro)
- I parcheggi riservati hanno caratteristiche dimensionali che rispettano la normativa? (Se in linea 6,20 x 2,00 m, a pettine 3,20 x 5,00 m) (Si, No, altro)
- I parcheggi riservati sono segnalati a terra dall'apposita segnaletica orizzontale? (Si, No, altro)
- Nei parcheggi riservati è presente l'apposita segnaletica verticale conforme alla normativa? (Si, No, altro)

### Note

### Foto

## C - Percorsi pedonali

### 1 - Identificazione percorso

- Codice percorso
- Tipologia (Percorso completamente sbarrierato, Percorso parzialmente sbarrierato, Percorso con barriere)

### 2 - Accessibilità

- Il percorso pedonale è adeguatamente illuminato? (Sì, No, Solo dall'alto, Anche segnapasso)
- Il percorso pedonale ha larghezza min. di 90 cm lungo tutto il tragitto ( $\geq 0,90$  m per il transito singolo,  $\geq 1,50$  m per incrocio), meglio se tutto  $\geq 1,50$  m (< 0,90 m,  $\geq 0,90$  m,  $\geq 1,20$  m,  $\geq 1,50$  m)
- Il percorso pedonale è caratterizzato da pendenza longitudinale  $\leq 8\%$ ? (Si, No, altro)
- Il percorso pedonale è caratterizzato da pendenza trasversale  $\leq 1\%$ ? (Si, No, altro)
- Il percorso pedonale è distinto visivamente, tattilmente ed acusticamente, utilizzando materiali diversi sia per cromatismi che matericità? (Si, No, altro)
- La pavimentazione del percorso pedonale risulta in buono stato, con andamento regolare e possibilmente complanare, priva di sconnessioni e non è sdruciolevole? (Andamento regolare, Complanare, Priva di sconnessioni, Non sdruciolevole, No, Altro)
- Lungo il percorso pedonale sono presenti alberature per l'ombreggiamento, sedute e/o appoggi ischiatici, fontane per l'acqua? (Alberature, Sedute, Appoggi ischiatici, Fontane, Altro)

- Il percorso pedonale risulta privo di ostacoli che ne riducono la larghezza (lampioni, elementi di arredo urbano, alberi, elementi per la raccolta dei rifiuti, etc.) (Si, No, Altro)
- Il percorso pedonale risulta privo di elementi che sporgono, sino all'altezza di 2, 1 O m dal suolo?

### 3 - Orientamento

- È presente un'adeguata segnaletica di orientamento? (Si, No, altro)
- La segnaletica di orientamento verticale è posizionata correttamente? (Distanza dal bordo del percorso  $\geq 0,30$  m, posizionata verso l'esterno; h da terra  $1,40 \div 1,70$  m; se di tipo "a bandiera", sporgente verso il percorso, h bordo inferiore  $\geq 2,10$  m) (Si, No, altro)
- Lungo il percorso sono presenti mappe visivo-tattili, con indicazioni a colori, in rilievo ed in Braille? (Si, No, altro)
- La pavimentazione è dotata di pavimentazioni podotattili e percorsi Loges, per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti? (Si, No, altro)

### Note

### Foto

## V - Piazze, Aree verdi e Parchi giochi

### 1 - Identificazione parco giochi o area verde

- Codice
- Località
- Tipologia (Piazza, Area verde, Parco giochi)

### 2 - Accessibilità all'area

- L'area è adeguatamente illuminata? (Si, No, Solo dall'alto, Anche segnapasso)
- L'area è accessibile? A che utenti? (Si, No, Accessibile per persone con difficoltà motorie, visive, uditive)
- È presente almeno un servizio igienico? È accessibile? (Si, è presente, ma non accessibile, Si, è presente e accessibile, Non è presente) (approfondimento nella Sezione 7)
- Sono presenti spazi dedicati alla sosta? (No, Si, con le seguenti caratteristiche:  
Ombreggiati da alberature, Ombreggiati da pergolati, Ombreggiati da tettoie/pensiline, Provvisti di sedute standard (H. 50/55 cm), Provvisti di sedute H. 45 cm, per l'accostamento delle carrozzine, Provvisti di sedute H. 30 cm, per i bambini, Con annesso uno stallo per l'accostamento di una persona in carrozzina o di un passeggino, Provvisti di appoggi ischiatici, Dotati di tavoli panca da picnic, Dotati di tavoli panca da picnic, con spazi di accostamento per le carrozzine, Dotati di fontane per dissetarsi, Dotati di fontane per dissetarsi, ad H. accessibili anche da persone in carrozzina e dai bambini)

### 3 - Giochi

- Sono installati e funzionanti nel parco dei giochi accessibili? (No, Si, solo 1 altalena accessibile, Si, più giochi accessibili, Altro)
- Se sono presenti nel parco dei giochi accessibili specificare quali:

### 4 - Percorsi pedonali

- I percorsi pedonali hanno larghezza min. di 0,90 m lungo tutto il tragitto ( $\geq 0,90$  m per il transito singolo,  $\geq 1,50$  m per l'incrocio, meglio se tutto  $\geq 1,50$  m)? ( $<0,90$  m,  $\geq 0,90$  m,  $\geq 1,20$  m,  $\geq 1,50$  m)
- I percorsi pedonali sono caratterizzati da pendenza longitudinale  $\leq 8\%$ ? (Si, No, altro)
- I percorsi pedonali sono caratterizzati da pendenza trasversale  $\leq 1\%$ ? (Si, No, altro)

- I percorsi pedonali sono distinti visivamente, tattilmente ed acusticamente, utilizzando materiali diversi sia per cromatismi che matericità? (Si, No, altro)
- La pavimentazione dei percorsi pedonali risulta in buono stato, con andamento regolare e possibilmente complanare, priva di sconnessioni e non è sdruciolevole? (Andamento regolare, Complanare, Priva di sconnessioni, Non sdruciolevole, No, Altro)
- I percorsi pedonali sono dotati di corrimano, con colore in contrasto, su almeno un lato? (Un corrimano su un lato,  $0,90\text{ m} \leq H \leq 1,00\text{ m}$  ( $\varnothing 40\text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini,  $H 0,75\text{ m}$ , su un lato ( $\varnothing 30\text{ mm}$ ), Un corrimano su ambo i lati,  $0,90\text{ m} \leq H \leq 1,00\text{ m}$  ( $\varnothing 40\text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini,  $H 0,75\text{ m}$ , su ambo i lati ( $\varnothing 30\text{ mm}$ ), No, Altro)
- I percorsi pedonali risultano privi di ostacoli che ne riducono la larghezza (lampioni, elementi di arredo urbano, alberi, elementi per la raccolta dei rifiuti, etc.) (Si, No, Altro)
- I percorsi pedonali risultano privi di elementi che sporgono, sino all'altezza di 2, 1 O m dal suolo? (Si, No, Altro)

## 5 - Orientamento

- È presente un'adeguata segnaletica di orientamento? (Si, No, Altro)
- La segnaletica di orientamento verticale è posizionata correttamente? (Nessun accorgimento, Distanza dal bordo del percorso  $\geq 0,30\text{ m}$ , posizionata verso l'esterno; h da terra  $1,40 \div 1,70\text{ m}$ ; se di tipo "a bandiera", sporgente verso il percorso, h bordo inferiore  $\geq 2,10\text{ m}$ )
- Sono presenti mappe visivo-tattili con indicazioni a colori in rilievo ed in Braille? (Si, No, Altro)
- Segnaletica per facilitare l'orientamento anche a persone ipovedenti e non vedenti? (No, Si, Mediante pavimentazioni podotattili e percorsi Loges, Attraverso corrimano con indicazioni in rilievo e Braille, Attraverso Cordoli, Mediante riferimenti acustici o olfattivi, Altro)

## 6 - Dislivelli&varie

- Sono presenti rampe? (No, Si: Dislivello  $\leq 15\text{ cm}$ , Pendenza  $\leq 12\%$ , Antisdruciolevole, Segnalata a terra mediante differenziazione cromatica, Altro)
- Altezza delle soglie (spigoli arrotondati)? (Complanarità - no soglie,  $\leq 1\text{ cm}$ ,  $\leq 2,5\text{ cm}$ ,  $> 2,5\text{ cm}$ , Altro)
- Giunti della pavimentazione  $< 5\text{ mm}$ ? (Si, No, Altro)
- Grigliati, se presenti: (Non presenti, Presenti, ma posati scorrettamente, Presenti e posati correttamente: maglie  $\leq 2\text{ cm}$ , elementi paralleli perpendicolari al verso di marcia?)

## 7 - Se il servizio igienico è presente, compilare il seguente approfondimento. Caratteristiche e dotazioni:

- 1 (solo WC femminile)
- $\geq 1$  per uomini e  $\geq 1$  per donne
- Porte: scorrevoli o con apertura verso l'esterno (meglio)
- Spazio di manovra interno:  $\geq \varnothing \geq 1,40\text{ m}$  (per consentire la rotazione della carrozzina)
- Accessibilità "trasparente" e non "ospedalizzata": arredi e accessori non di tipo ospedaliero, ma confortevoli e piacevoli (colorati, accoglienti, moderni, etc.)?
- Sanitari non "dedicati" (meglio se sospesi, la norma non definisce un particolare tipo di sanitari)
- Accostamento laterale al WC ( $\geq 1,00\text{ m}$ )
- Accostamento frontale al lavabo ( $\geq 0,80\text{ m}$ )
- WC: asse a distanza  $\geq 0,40\text{ m}$  dalla parete laterale, bordo anteriore a  $\geq 0,75 - 0,80\text{ m}$  dalla parete posteriore e ad h  $0,40\text{ m} \div 0,50\text{ m}$  dal pavimento
- In prossimità del WC: corrimano ad h  $0,80\text{ m}$  dal pav., a  $5\text{ cm}$  dalla parete lat. e con  $\varnothing$  di  $3/4\text{ cm}$

- Lavabo: piano superiore ad h 0,80 m dal pavimento, sospeso, a mensola e non incassato
- Rubinetti a leva lunga (meglio)
- Contrasti cromatici per identificare le varie parti
- Fasciatoio
- Specchio: h 90 cm
- Appendiabiti:  $h \leq 1,80$  m

**Note**

**Foto**

## A - Attraversamenti pedonali

### 1 - Identificazione attraversamento pedonale

- Codice
- Località
- L'attraversamento pedonale è: (a raso, in rilevato, altro)

### 2 - Accessibilità

- L'attraversamento pedonale è raccordato al marciapiede mediante una rampa? (Si, No, altro)  
(Per segnalare dislivelli e pendenze critiche si rimanda alle criticità)
- L'attraversamento pedonale è segnalato con segnaletica orizzontale? (Si, No, altro)
- L'attraversamento pedonale è segnalato con segnaletica verticale? (Si, No, altro)
- È presente il semaforo a chiamata con cicalino e comandi manuali accessibili per le persone non vedenti? (Si, No, altro)
- È presente un'adeguata illuminazione? (Si, No, altro)
- Sono presenti pavimentazioni podotattili? (Si, No, altro)

**Note**

**Foto**

## F – Fermate del Trasporto Pubblico Locale

### 1 – Identificazione fermata del TPL

- Codice
- Località - Indirizzo
- Direzione

### 2 - Accessibilità

- Strada di riferimento e traffico viabilistico; Presenza di percorsi pedonali che connettono la fermata dell'autobus e presenza di sistemi di protezione lungo gli stessi; Posizione del cartello segnaletico; Presenza e larghezza del marciapiede in corrispondenza della fermata (spazi per la sosta dei pedoni) > 1,50 m; Pendenza longitudinale e trasversale dello spazio della fermata; Dislivello tra area carrabile e pedonale; Pendenza rampe  $\leq 5\%$ ; Stato e tipo di pavimentazioni (Distinzione cromatica e materica, H soglie, Giunti pavimentazione, Presenza di grigliati); Presenza di protezioni; Presenza di pensilina (Larghezza minima per la circolazione dei pedoni > 2,00 m, Provvista di sedute con annesso stallo per l'accostamento di una persona in carrozzina o di un passeggino; Dotata di appoggi ischiatici); Presenza di alberi per l'ombreggiamento; Presenza di indicazioni podotattili, Presenza di illuminazione pubblica.

**Note**

**Foto**

**E - Edifici pubblici**

**1 - Identificazione immobile**

- Codice
- Indirizzo
- Denominazione
- Funzione principale (Sede amministrativa, Istruzione, Attività sportiva, Attività ricreativa, Servizi culturali e sociali, Servizi, Servizi alla collettività, Sanità, Altro)
- Stato dell'immobile (Da ristrutturare, Sufficiente, Discreto, Buono, Ottimo)
- Proprietà (Comune, Altro)

**2 - Parcheggio di pertinenza all'edificio**

- Codice parcheggio pubblico limitrofo già censito
- Identificazione parcheggio associato all'ambito edilizio in analisi (Si, No, Altro)
- L'area a parcheggio è adeguatamente illuminata? (Si, No, altro)
- L'area a parcheggio è adeguatamente segnalata? (Si, No, altro)
- La pavimentazione dell'area a parcheggio è compatta e livellata? Si (asfalto, cemento, terra battuta, calcestruzzo, legno, piastrelle, lastre di pietra, cubetti non sconnessi e con fughe strette), No (ghiaia, erba, griglie in metallo, "riso", cubetti con fughe larghe e profonde, che rendono difficile l'uso di tacchi, bastoni e deambulatori ed impediscono il passaggio di mezzi a ruote)
- L'area a parcheggio è raccordata o complanare ad un percorso pedonale privo di barriere architettoniche che la collega sino all'ingresso del punto di interesse in un tragitto breve < 50 m? (Rif. indicazioni specifiche per i percorsi pedonali) (Si, No, altro)
- Sono presenti posti auto riservati alle persone con disabilità in numero non inferiore ad 1 ogni 50 o frazione di 50? (No, Sì, n.)
- I parcheggi riservati sono posizionati correttamente nell'area raccordati o complanari ad un percorso pedonale privo di barriere architettoniche che li collega sino all'ingresso del punto di interesse in un tragitto breve < 50 m? (Rif. indicazioni specifiche per i percorsi pedonali) (Si, No, altro)
- I parcheggi riservati hanno caratteristiche dimensionali che rispettano la normativa? (Se in linea 6,20 x 2,00 m, a pettine 3,20 x 5,00 m) (Si, No, altro)
- I parcheggi riservati sono segnalati a terra dall'apposita segnaletica orizzontale? (Si, No, altro)
- Nei parcheggi riservati è presente l'apposita segnaletica verticale conforme alla normativa? (Si, No, altro)

**3 - Percorsi esterni di pertinenza dell'edificio**

- Codice percorso pedonale pubblico limitrofo già censito
- Il percorso pedonale è adeguatamente illuminato? (Sì, No, Solo dall'alto, Anche segnapasso)
- Il percorso pedonale ha larghezza min. di 90 cm lungo tutto il tragitto ( $\geq 0,90$  m per il transito singolo,  $\geq 1,50$  m per incrocio), meglio se tutto  $\geq 1,50$  m (< 0,90 m,  $\geq 0,90$  m,  $\geq 1,20$  m,  $\geq 1,50$  m)
- Il percorso pedonale è caratterizzato da pendenza longitudinale  $\leq 8\%$ ? (Si, No, altro)
- Il percorso pedonale è caratterizzato da pendenza trasversale  $\leq 1\%$ ? (Si, No, altro)

- Il percorso pedonale è distinto visivamente, tattilmente ed acusticamente, utilizzando materiali diversi sia per cromatismi che matericità? (Si, No, altro)
- La pavimentazione del percorso pedonale risulta in buono stato, con andamento regolare e possibilmente complanare, priva di sconnessioni e non è sdruciolevole? (Andamento regolare, Complanare, Priva di sconnessioni, Non sdruciolevole, No, Altro)
- È presente un'adeguata segnaletica di orientamento? (Si, No, altro)
- La segnaletica di orientamento verticale è posizionata correttamente? (Distanza dal bordo del percorso  $\geq 0,30$  m, posizionata verso l'esterno; h da terra  $1,40 \div 1,70$  m; se di tipo "a bandiera", sporgente verso il percorso, h bordo inferiore  $\geq 2,10$  m) (Si, No, altro)
- Lungo il percorso sono presenti mappe visivo-tattili, con indicazioni a colori, in rilievo ed in Braille? (Si, No, altro)
- La pavimentazione è dotata di pavimentazioni podotattili e percorsi Loges, per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti? (Si, No, altro)
- Il percorso pedonale risulta privo di ostacoli che ne riducono la larghezza (lampioni, elementi di arredo urbano, alberi, elementi per la raccolta dei rifiuti, etc.) (Si, No, Altro)
- Il percorso pedonale risulta privo di elementi che sporgono, sino all'altezza di 2, 1 0 m dal suolo?
- Dove il percorso si raccorda con la sede stradale, sono presenti rampe? (No, Si: Dislivello  $\leq 15$  cm, Pendenza  $\leq 12\%$ , Antisdruciolevole, Segnalata a terra mediante differenziazione cromatica, Altro)
- Altezza delle soglie (spigoli arrotondati)? (Complanarità - no soglie,  $\leq 1$  cm,  $\leq 2,5$  cm,  $> 2,5$  cm, Altro)
- Giunti della pavimentazione  $< 5$  mm? (Si, No, Altro)
- Grigliati, se presenti: (Non presenti, Presenti, ma posati scorrettamente, Presenti e posati correttamente: maglie  $\leq 2$  cm, elementi paralleli perpendicolari al verso di marcia?)

#### 4 - Accessibilità esterna

- Il dislivello in corrispondenza della porta di accesso, se presente, è pari o inferiore a cm 1? (Si, No, Altro)
- In corrispondenza di dislivelli superiori a cm 1, è presente una pedana (rampa) per l'accesso? (Si, No, Altro)
- In corrispondenza di dislivelli rilevanti, è presente e funzionante un sistema di sollevamento meccanizzato (ascensore o piattaforma elevatrice) che consenta l'accesso all'edificio? (Si, Piattaforma elevatrice, Ascensore, Gradino elevatore, No, Servoscala (da evitare) Altro)
- In corrispondenza di dislivelli rilevanti, ma inferiori a m 3,20, è presente una rampa per l'accesso? (No, Larghezza  $\geq 0,90$ , Larghezza  $\geq 1,50$  m (consente sempre l'incrocio e la rotazione in ogni punto), Lunghezza  $\leq 10$  m, Pendenza  $\leq 8\%$ , Dotata di piani di stazionamento profondi almeno m 1,50 ogni 10 m di sviluppo lineare, Dotata di pianerottolo per cambio direzione (1,50 x 1,50 m), Altro)
- La rampa è dotata di corrimano, con colore in contrasto, su almeno un lato? (Un corrimano su un lato,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini,  $H 0,75 \text{ m}$ , su un lato ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ ), Un corrimano su ambo i lati,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini,  $H 0,75 \text{ m}$ , su ambo i lati ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ ), No, Altro)
- La rampa è dotata di parapetto, piani di stazionamento profondi almeno m 1,50 ogni m 10 di sviluppo lineare, pianerottolo per cambio direzione da m 1,50 x 1,50?
- Le scale esterne hanno larghezza min. sufficiente? ( $> 1,20 \text{ m}$  (NO),  $\geq 1,20 \text{ m}$ ,  $\geq 1,50 \text{ m}$ ,  $\geq 1,80 \text{ m}$ )



- Le scale esterne sono dotate di parapetto  $h \geq 1,00$  m, inattraversabile da una sfera di diametro di 10 cm? (Sì, No, Altro)
- Le scale esterne sono dotate di: Nessun accorgimento, Marca gradino antiscivolo a contrasto cromatico su ciascuna pedata, Contrasto cromatico tra ogni alzata e pedata, Materiale antiscivolo, Indicazione podotattile, Differenziazione materica a  $\geq 0,30$  m da inizio e fine scala, Pedata di almeno cm 30, somma tra il doppio dell'alzata e la pedata è compresa tra cm 62 e cm 64, Altro)
- Nelle scale esterne è presente il corrimano, con colore in contrasto, su almeno un lato? (Un corrimano su un lato,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini, H 0,75 m, su un lato ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ ), Un corrimano su ambo i lati,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini, H 0,75 m, su ambo i lati ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ ), No, Altro)
- L'ingresso è unico e uguale per tutti? (Sì, No, v'è un'entrata secondaria accessibile, ben segnalata sin dal parcheggio, No, v'è un'entrata secondaria accessibile, non adeguatamente segnalata, Ben illuminato, Coperto (protezione dalla pioggia e dal sole), Ben segnalato rispetto alla strada, al percorso pedonale e al parcheggio, Altro)
- La zona antistante/retrostante alla porta di accesso è? (Complanare, Profondità non inferiore a m 1,50 x 1,50 per consentire la rotazione della carrozzina, Altro)
- La porta di accesso risulta adeguatamente in contrasto cromatico con le pareti circostanti, con luce netta  $\geq 0,80$  m, dotata di maniglia di tipo a leva o a ponte, collocata ad un'altezza compresa tra cm 85 e 95? (Nessun accorgimento, A battente, Automatica, Porta di accesso in contrasto cromatico con le pareti circostanti, Maniglia di tipo a leva o a ponte, Maniglia collocata ad un'altezza compresa tra 0,85 e 0,95 m, Presenti zerbini, tappeti o passatoie, La luce netta della porta d'ingresso  $\geq 0,80 \text{ m} \geq 0,90 \text{ m} \geq 1,20 \text{ m}$ , Altro)
- Reception, front-desk e banconi: (Tutto, o una parte, ad H max  $\leq 90$  cm (es. persone in sedia a rotelle, bassa statura e bambini), Spazio libero sotto desk e banconi  $h \geq 0,75$  m, profondità  $\geq 0,60$  m, per l'accostamento della carrozzina, Corretta illuminazione (no zone d'ombra, no abbagli), No arredi (es. vasi di fiori) che possano essere ostacolo all'avvicinamento ai desk, Altro)
- Campanello o citofono ( $0,40 \text{ m} \leq H \leq 1,40 \text{ m}$ , Consigliato:  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,10 \text{ m}$ , Ben visibile e individuabile mediante differenziazioni materiche e cromatiche, Con indicazioni alfanumeriche in rilievo e in Braille, Con spia luminosa, Altro)

### 5 - Collegamenti verticali

- È presente all'interno dell'edificio un sistema di sollevamento ai piani superiori (ascensore, piattaforma elevatrice, servo scala) con caratteristiche dimensionali corrette? (Sì, Piattaforma elevatrice, Ascensore, Gradino elevatore, No, Servoscala (da evitare) Altro)
- Ascensore: (Disimpegno esterno sempre  $\geq 1,50 \text{ m} \times 1,50 \text{ m}$ , Arresto ai piani con autolivellamento e tolleranza massima  $\pm 6$  mm, Cabina: sempre  $\geq 1,40$  m profondità e  $\geq 1,10$  m larghezza, Corrimano sui 3 lati liberi dell'ascensore, h 0,90 m con  $\varnothing 40 \text{ mm}$ , Porta: luce netta sempre  $\geq 0,80$  m, Citofono e campanello d'allarme  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,10 \text{ m}$ , Sistema di avviso vocale e visivo per comprendere salita, discesa e piani, Pulsantiera interna ed esterna ad h 0,90 m, meglio se orizzontale, con indicazioni alfanumeriche in rilievo e in Braille, Pulsantiera, citofono e campanello d'allarme facilmente distinguibili mediante colori e materiali, Pulsantiera  $\geq 0,50$  m dalla porta, per l'avvicinamento della carrozzina, Specchi interni, che abbassano il senso di claustrofobia, Seduta ribaltabile interna, Altro)
- Le scale sono dotate di: (Nessun accorgimento, Marca gradino antiscivolo a contrasto cromatico su ciascuna pedata, oppure contrasto cromatico tra ogni alzata e pedata, Materiale antiscivolo,

Indicazione podotattile, Differenziazione materica a  $\geq 0,30$  m da inizio e fine scala, Pedata di almeno cm 30, somma tra il doppio dell'alzata e la pedata è compresa tra cm 62 e cm 64, Altro)

- La larghezza della scala è di: ( $< 1,20$  m (NO),  $\geq 1,20$  m,  $\geq 1,50$  m,  $\geq 1,80$  m)
- Il parapetto è presente e ha un'altezza non inferiore a cm 100 e non è attraversabile da una sfera di diametro di cm 10 (Sì, No, Altro)
- Nelle scale interne è presente il corrimano, con colore in contrasto, su almeno un lato? (Un corrimano su un lato,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini, H 0,75 m, su un lato ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ ), Un corrimano su ambo i lati,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini, H 0,75 m, su ambo i lati ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ ), No, Altro)

## 6 - Collegamenti orizzontali

- I corridoi o percorsi sono adeguatamente illuminati? (Sì, con luce naturale laterale, con luce artificiale, No, Altro)
- I corridoi o percorsi sono dotati di corrimano? (Sì, un corrimano su un lato,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini, H 0,75 m, su un lato ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ ), Un corrimano su ambo i lati,  $0,90 \text{ m} \leq H \leq 1,00 \text{ m}$  ( $\varnothing 40 \text{ mm}$ ), Anche un corrimano per i bambini, H 0,75 m, su ambo i lati ( $\varnothing 30 \text{ mm}$ )
- La finitura della pavimentazione risulta in buono stato e liberamente percorribile (Sì, No, Altro)
- I corridoi o percorsi hanno larghezza minima di cm 100 e presentano allargamenti atti a consentire l'inversione di marcia posti ogni m 10 di sviluppo lineare (Larghezza  $< 1,00$  m, Larghezza  $\geq 1,00$  m (con allargamenti di 1,50 m ogni 10 ml, per consentire la rotazione e l'inversione di marcia) Larghezza  $\geq 1,20$  m (con allargamenti di 1,50 m ogni 10 ml, per consentire la rotazione e l'inversione di marcia) Larghezza  $\geq 1,50$  m (consente sempre l'incrocio e la rotazione in ogni punto)
- Il percorso risulta piano ed eventualmente in presenza di dislivelli sono presenti delle pedane o delle rampe (Sì, No, Altro)
- Le porte hanno luce netta di almeno cm 80 (Sì, No, Altro)
- Gli arredi fissi sono posti in modo tale da non arrecare ostacolo o impedimenti per il transito o per lo svolgimento di attività anche per persone disabili (fino 2,10 m H), (Sì, No, Altro)
- La segnaletica è chiara, esauriente e facilmente leggibile (Sì, No, Altro)

## 7 - Servizio igienico

- 1 (solo WC femminile)
- $\geq 1$  per uomini e  $\geq 1$  per donne
- Porte: scorrevoli o con apertura verso l'esterno (meglio)
- Spazio di manovra interno:  $\geq \varnothing \geq 1,40$  m (per consentire la rotazione della carrozzina)
- Accessibilità "trasparente" e non "ospedalizzata": arredi e accessori non di tipo ospedaliero, ma confortevoli e piacevoli (colorati, accoglienti, moderni, etc.)?
- Sanitari non "dedicati" (meglio se sospesi, la norma non definisce un particolare tipo di sanitari)
- Accostamento laterale al WC ( $\geq 1,00$  m)
- Accostamento frontale al lavabo ( $\geq 0,80$  m)
- WC: asse a distanza  $\geq 0,40$  m dalla parete laterale, bordo anteriore a  $\geq 0,75 - 0,80$  m dalla parete posteriore e ad h 0,40 m  $\div$  0,50 m dal pavimento
- In prossimità del WC: corrimano ad h 0,80 m dal pavimento, a 5 cm dalla parete laterale e con  $\varnothing$  di 3 - 4 cm
- Lavabo: piano superiore ad h 0,80 m dal pavimento, sospeso, a mensola e non incassato

- Rubinetti a leva lunga (meglio)
- Contrasti cromatici per identificare le varie parti
- Fasciatoio
- Specchio: h 90 cm
- Appendiabiti: h  $\leq$  1,80 m
- Sanitari e accessori (come maniglioni) sono presenti e utilizzabili da una persona in sedia a rotelle con caratteristiche dimensionali previste dalla normativa vigente (Sì, No, Altro)
- È presente e funzionante il campanello di chiamata di emergenza (Sì, No, Vicino al WC, 1,10 m  $\leq$  h  $\leq$  1,30 m, Altro)
- È presente sulla porta di accesso al servizio igienico la segnaletica che identifica il bagno per persona disabile (Sì, No, Altro)

**Note**

**Foto**

### Schede di analisi e valutazione del grado di accessibilità

Ogni elemento analizzato è quindi contraddistinto da una **scheda analitica specifica**, che riporta:

- gli **estratti cartografici** BaseMap DBT e Google Satellite,
- la **check list** di domande e relative risposte indagate in fase di sopralluogo,
- una **selezione fotografica** dell'elemento,
- la **valutazione** generale dell'accessibilità dell'elemento,

#### *Valutazione del grado di accessibilità:*

- **Non accessibile:**

Non è possibile accedere né in autonomia né con personale di aiuto alla funzione prevalente dello spazio ivi svolta.

- **Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile:**

Una persona con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale necessita di aiuto per accedere/fruire degli spazi e dei servizi (accessibilità condizionata), oppure all'interno della struttura o dello spazio esistono ambienti e/o funzioni non fruibili (ad esempio un piano o una sala dell'edificio non risultano accessibili per mancanza di un adeguato collegamento verticale).

- **Accessibile con difficoltà:**

L'accesso allo spazio o all'edificio non presenta barriere, sia fisiche che percettive tali per cui si ritenga impedita la fruizione, ma non si rilevano le condizioni ottimali per garantire un'agevole fruizione.

- **Accessibile in autonomia:**

Si è verificata la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di poter fruire degli spazi e delle attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

**Per gli edifici, data la maggiore complessità che li caratterizza, questo approccio analitico si dettaglia ulteriormente per le varie sezioni che li compongono:**

- Parcheggi di pertinenza,
- Percorsi esterni di pertinenza,

- Accessibilità esterna,
- Collegamenti verticali,
- Servizi igienici,
- Percorsi e spazi interni.

determinando la **Valutazione del grado di accessibilità complessiva dell'edificio**.

Le schede di rilevamento potranno poi essere utilizzate anche nelle **successive fasi di monitoraggio** e controllo periodico del PEBA, come supporto all'attività di rilevazione in sede di verifica periodica riguardo agli esiti dell'applicazione del Piano.

### CR e BA - Criticità e barriere

Dalla fase di sopralluogo e relativa schedatura di analisi, sono emerse **le criticità e barriere** che richiedono un intervento risolutivo, opportunamente **classificate e codificate**.

Per gli **spazi aperti pubblici**, il raggruppamento delle numerose criticità rilevate in un numero limitato di **macrocategorie**, che raccolgono tra loro problematiche simili, è servito anche per determinare la frequenza con la quale un dato ostacolo (o ostacoli simili tra loro) si ripresenta in ogni tipologia di spazio pubblico, determinando una corrispondenza tra tipologia di spazio collettivo e criticità più comunemente rilevate per quella data destinazione funzionale.

#### **Il Piano identifica le seguenti macrocategorie di criticità e barriere rilevate:**

01. Presenza di gradino
02. Assenza/inadeguatezza segnaletica
03. Assenza/inadeguatezza impianto semaforico
04. Assenza di segnalazione tattile
05. Presenza di sconessioni
06. Assenza di attraversamento pedonale
07. Percorso con criticità di tipo geometrico: larghezza minima insufficiente  
pendenza longitudinale eccessiva  
pendenza trasversale eccessiva
08. Assenza di percorso
09. Assenza/inadeguatezza parcheggio riservato
10. Assenza di protezione
11. Assenza di arredo urbano
12. Presenza di ostacoli
13. Assenza/inadeguatezza giochi accessibili
14. Assenza/inadeguatezza di corrimano
15. Assenza/inadeguatezza di posto accessibile
16. Assenza di sistema di chiamata esterno
17. Assenza di collegamento verticale accessibile tra i piani
18. Assenza di servizio igienico accessibile

#### 6.4. Soluzioni e stima dei costi

Per quanto riguarda gli **spazi aperti pubblici**, sono state **definite, classificate e "standardizzate" delle soluzioni progettuali di riferimento per le criticità rilevate**, ovvero soluzioni tecnicamente conformi alla normativa, da applicare di volta in volta, con le dovute differenziazioni materiche e di contesto, a cui corrispondono **indicativi costi di intervento**.

Nel documento **A02 - Soluzioni progettuali tipo** sono riportate delle soluzioni progettuali tipo, che il Comune può utilizzare per progettare gli elementi evidenziati dal PEBA come problematici.

**L'atlante delle soluzioni progettuali** sviluppato specifica, per ciascuna:

- la descrizione della soluzione, con le indicazioni prestazionali e costruttive da considerare in fase di progettazione di dettaglio,
- i riferimenti alla normativa,
- disegni e immagini di progetto,
- esempi e buone pratiche,

**utili ad orientare le future scelte progettuali delle successive fasi (fattibilità, definitiva, esecutiva).**

Infatti, **tali soluzioni sono indicative delle tipologie di interventi necessari a garantire l'accessibilità**, ma il livello di analisi del Piano, generale per definizione, presenta limiti non compatibili con il livello di approfondimento tipico di un **progetto definitivo/esecutivo, necessario all'individuazione delle migliori e più corrette soluzioni puntuali alle problematiche riscontrate**.

Per quanto riguarda invece gli **edifici**, data l'elevata complessità del quadro delle criticità e barriere emerso, l'approccio seguito **identifica specifiche soluzioni per ogni caso affrontato**.

**Coerentemente con l'indirizzo pianificatorio, anche per ciò che concerne la stima dei costi, le soluzioni progettuali in questa fase indicano stime parametriche** costruite in base al prezzario delle opere pubbliche della Regione Lombardia, che come tali vanno considerate attendibili ai fini pianificatori degli interventi, ma **suscettibili di perfezionamento in fase progettuale di dettaglio**.

Molti fattori infatti condizionano il costo di un insieme di interventi (dalla quantità alla ripetitività delle varie lavorazioni, alla accessibilità delle aree, etc.), rendendo necessario integrare il costo base standardizzato con oneri per la sicurezza, IVA, imprevisti, occupazioni temporanee, costi di progettazione e collaudo, etc., ovvero, richiedendo uno specifico CME di dettaglio.

Inoltre, è noto come il tema dei costi, visto l'andamento dei prezzi negli ultimi anni, sia soggetto a variazioni anche molto significative.

**Utilizzando le criticità e soluzioni progettuali così classificate e stimando le quantità relative ai singoli elementi analizzati, si è proceduto a definire gli interventi necessari per ciascuno spazio pubblico schedato.**

#### 6.5. Pianificazione delle priorità di intervento

Per quanto concerne **la definizione delle priorità degli interventi**, sono diversi i **criteri che hanno concorso alla loro definizione**.

Oltre al livello di accessibilità, sono stati **elementi importanti di valutazione**:

- **l'interesse strategico dell'elemento** (rilevanza in termini di frequentazione e di utilizzo, luoghi di interesse/attrattori turistico - culturale - naturalistico, etc.)
- **l'esistenza di interventi programmati o in previsione dall'Amministrazione Comunale,**
- **le segnalazioni pervenute dai cittadini o dall'Ambito permanente sull'accessibilità.**

Ad ogni criterio sono stati conferiti dei punteggi, che determinano infine il punteggio totale e il livello di priorità:

- **PRIORITÀ ALTA: punteggio 8 - 11**
- **PRIORITÀ MEDIA: punteggio 5 - 7**
- **PRIORITÀ BASSA: punteggio 1 - 4**

<b>Criteri di priorità</b>	<b>Punteggi</b>
<i>Livello di accessibilità</i> (1 = accessibile in autonomia, 2 = accessibile con difficoltà, 3 = accessibile con accompagnatore / parzialmente accessibile, 4 = non accessibile)	1 - 4
<i>Interesse strategico</i> (3 = altamente strategico, 2 = strategico, 1 = moderatamente strategico, 0 = non strategico)	3 - 0
<i>Interventi programmati dall'Amministrazione Comunale</i> (2 = interventi già programmati, 1 = interventi previsti, ma non ancora programmati, 0 = nessun intervento previsto)	2 - 0
<i>Segnalazioni pervenute dai cittadini e dall'Ambito sull'accessibilità</i> (2 = più segnalazioni ricevute 1 = una segnalazione ricevuta, 0 = nessuna segnalazione ricevuta)	2 - 0
<b>PUNTEGGIO TOTALE</b>	<b>1 - 11</b>

Le **priorità di intervento** sono da mettere poi in relazione alle risorse a disposizione dell'Ente, per poter procedere alla successiva **fase di programmazione degli interventi** (piano annuale/triennale delle opere pubbliche), sia per **proseguire con l'iter progettuale** per ciascuno di essi (progetto di fattibilità tecnico economica, definitivo, esecutivo), che per **intercettare eventuali bandi** di finanziamento e contributi per **reperire le risorse necessarie**.

## 6.6. Identificazione dei temi progettuali prioritari e strategici

Rispetto alla complessità del territorio analizzato, partendo dal fatto che ogni elemento analizzato necessita di un qualche intervento risolutivo o migliorativo per la fruizione inclusiva, si sono identificati gli elementi - punti, percorsi e aree - che necessitano e meritano di essere **attenzionati, più di altri, mediante progetti prioritari e strategici in chiave accessibile**, al fine di risolvere situazioni particolarmente problematiche, pericolose, oppure per introdurre nuovi percorsi e spazi pubblici accessibili.

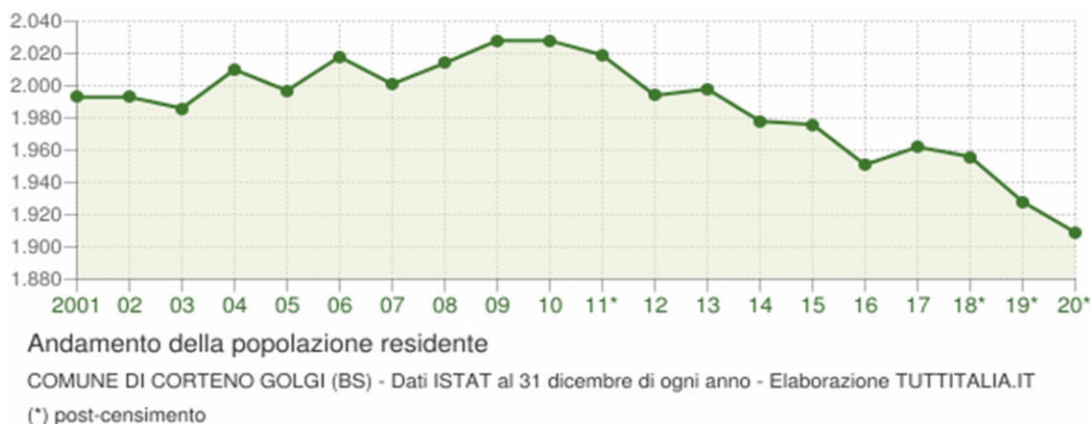
Tali interventi sono stati classificati nel Piano come **progetti puntuali, lineari o areali** e riportati nelle relative **schede e tavole di progetto (S04 e T03)**, oltre che nel portale WebGIS (*InMappa.it*).

## 7. Analisi dei dati: territorio, cittadini, mobilità, servizi

### 7.1. Dati dei cittadini e dei fruitori <sup>4</sup>

#### Residenti per Comune (2001-2020)

Corteno Golgi registra un calo della popolazione residente nell'ultimo ventennio (84 unità totali).



Popolazione residente al 31 dicembre di ogni anno

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	1.993	-	-	-	-
2002	31 dicembre	1.993	0	0,00%	-	-
2003	31 dicembre	1.986	-7	-0,35%	822	2,41
2004	31 dicembre	2.010	+24	+1,21%	838	2,40
2005	31 dicembre	1.997	-13	-0,65%	838	2,38
2006	31 dicembre	2.018	+21	+1,05%	855	2,36
2007	31 dicembre	2.001	-17	-0,84%	853	2,35
2008	31 dicembre	2.014	+13	+0,65%	870	2,31
2009	31 dicembre	2.028	+14	+0,70%	896	2,26
2010	31 dicembre	2.028	0	0,00%	911	2,23
2011 <sup>(1)</sup>	8 ottobre	2.037	+9	+0,44%	911	2,24
2011 <sup>(2)</sup>	9 ottobre	2.015	-22	-1,08%	-	-
2011 <sup>(3)</sup>	31 dicembre	2.019	-9	-0,44%	914	2,21

<sup>4</sup> Grafici e statistiche demografiche da: TUTTITALIA.it su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno.

Analisi dei dati socio-demografici rispetto al resto della Valle Camonica: tratti dal Piano di Zona 2021-2023 - Quadro Socio-Demografico - Ambito di Valle Camonica redatto dall'Azienda Territoriale per i Servizi alla Persona di Valle Camonica.

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

<b>2012</b>	31 dicembre	<b>1.994</b>	-25	-1,24%	897	2,22
<b>2013</b>	31 dicembre	<b>1.998</b>	+4	+0,20%	903	2,21
<b>2014</b>	31 dicembre	<b>1.978</b>	-20	-1,00%	904	2,19
<b>2015</b>	31 dicembre	<b>1.976</b>	-2	-0,10%	907	2,18
<b>2016</b>	31 dicembre	<b>1.951</b>	-25	-1,27%	891	2,19
<b>2017</b>	31 dicembre	<b>1.962</b>	+11	+0,56%	899	2,17
<b>2018*</b>	31 dicembre	<b>1.956</b>	-6	-0,31%	899,51	2,16
<b>2019*</b>	31 dicembre	<b>1.928</b>	-28	-1,43%	894,44	2,15
<b>2020*</b>	31 dicembre	<b>1.909</b>	-19	-0,99%	(v)	(v)

(1) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.

(2) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.

(3) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010.

(\*) popolazione post-censimento

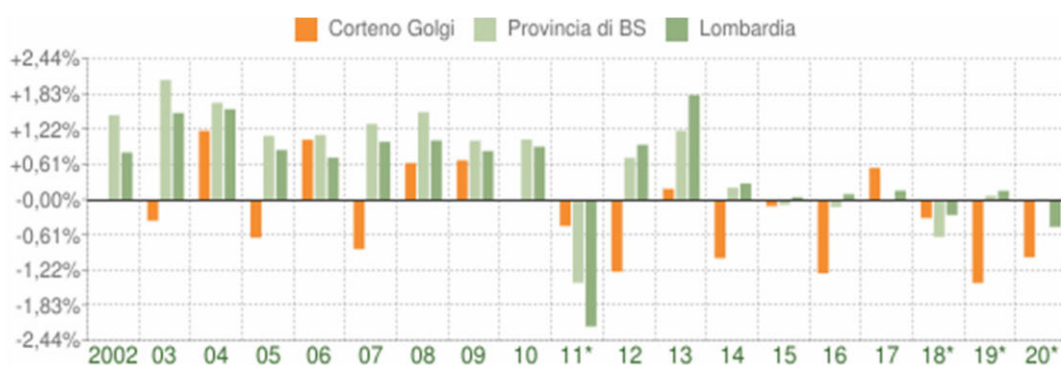
(v) dato in corso di validazione

## Residenti per Comune (2018-2021)

Partendo da una popolazione di 1962 unità nel 2018, il numero dei residenti è in costante calo, registrando nel 2019 -6 abitanti (-0.31%), in linea con il contesto, nel 2020 -37 abitanti (- 1.43%), notevole rispetto al resto della Valle, e nel 2021 -15 abitanti (- 0.78%), che riporta ad un valore leggermente migliore rispetto al contesto. La variazione totale sui 4 anni tocca perciò - 2.5%, mentre la variazione della Valle è a -1.43%.

## Variazione percentuale della popolazione (2002-2020)

Le variazioni annuali della popolazione di Corteno Golgi, espresse in percentuale, a confronto con le variazioni della popolazione della provincia di Brescia e della regione Lombardia.



Variazione percentuale della popolazione

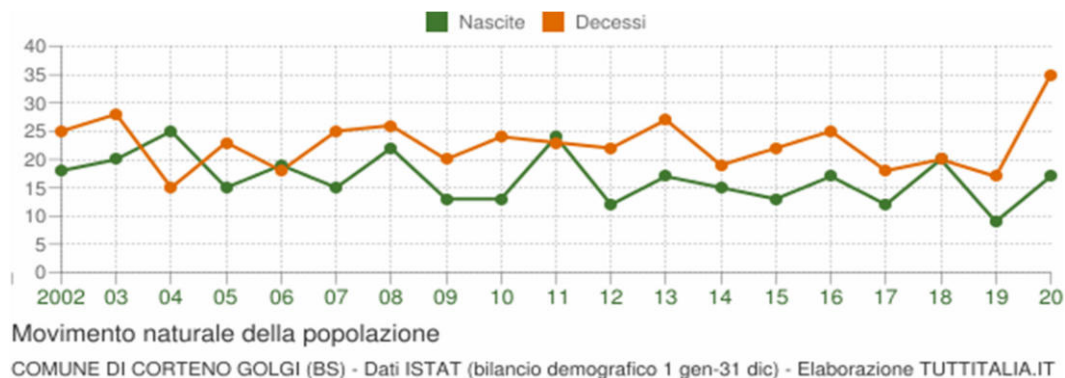
COMUNE DI CORTENO GOLGI (BS) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(\*) post-censimento



### Saldo naturale, migratorio e totale (dati al 2019)

*Nota:* Il movimento naturale della popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche **saldo naturale**. Le due linee del grafico in basso riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'area compresa fra le due linee.

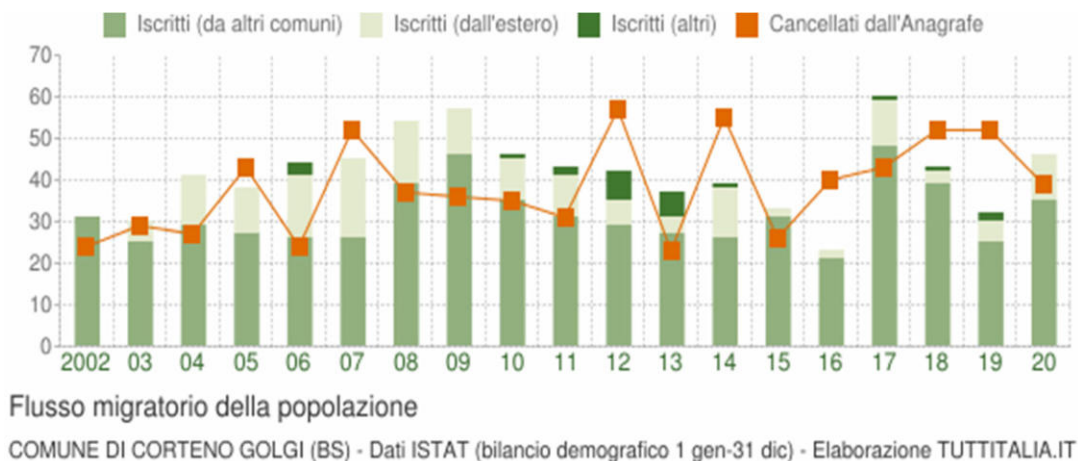


*Nota:* Il **saldo migratorio** tra immigrati ed emigrati rilevati tramite iscrizioni e disiscrizioni dall'anagrafe. Il **saldo migratorio interno** viene calcolato dal numero di iscrizioni e disiscrizioni in anagrafe proveniente da altri comuni italiani. Il **saldo migratorio con l'estero** viene calcolato dal numero di iscrizioni e disiscrizioni in anagrafe proveniente dall'estero. Il **saldo totale** include il saldo naturale, il saldo migratorio ed il saldo per altri motivi.

Sul resto della Valle, le immigrazioni aiutano a riequilibrare il saldo naturale, mentre a Corteno Golgi il saldo migratorio negativo peggiora la situazione. Le morti sono molte di più delle nascite e la situazione di bassa immigrazione (o alta emigrazione), combinata a movimenti per altre motivazioni, peggiorano la situazione di decrescita della popolazione che molti comuni stanno vivendo.

### Flusso migratorio (dati al 2020)

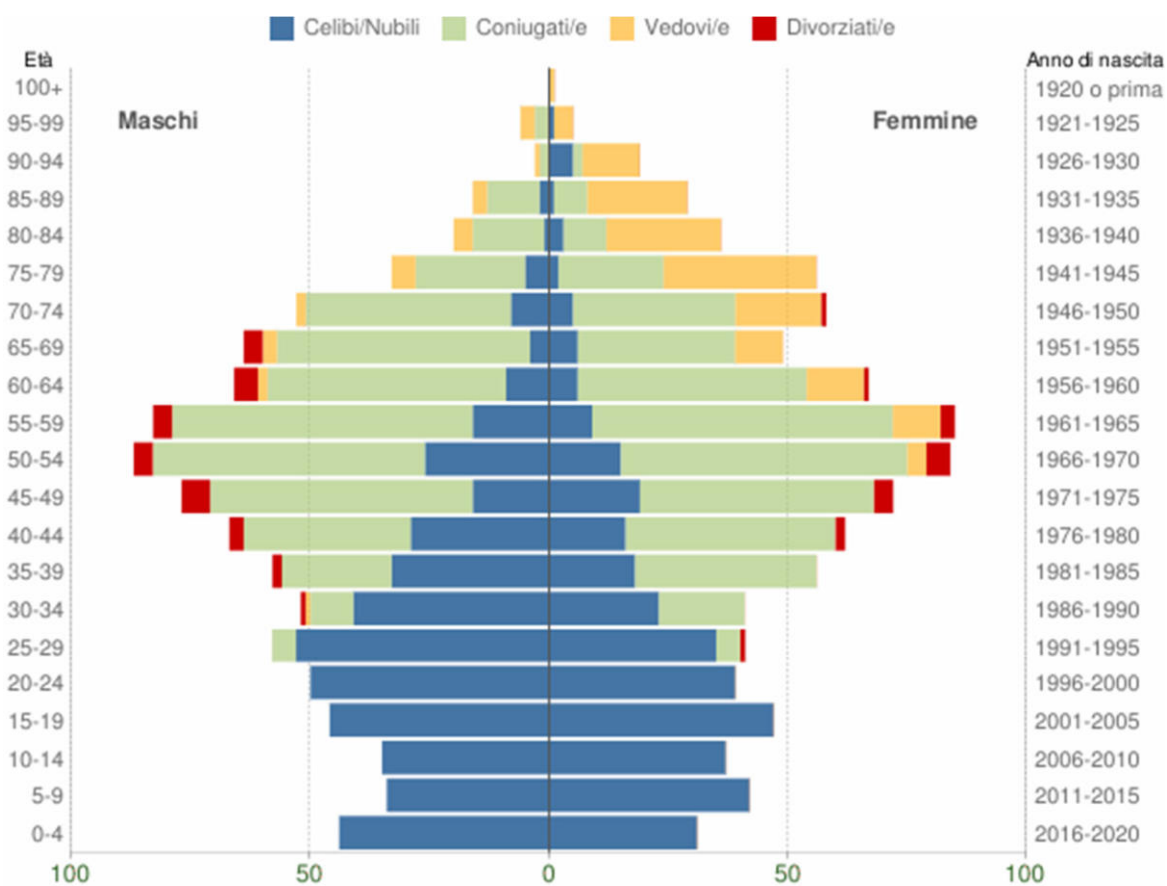
*Nota:* Il grafico visualizza il **numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Corteno Golgi negli ultimi anni**. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe. Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative).



In particolare, nel **Saldo migratorio interno** (dati al 2019), **Corteno Golgi** vede una situazione in cui la popolazione tende a trasferirsi in altri comuni italiani, registrando un saldo di -18. Mentre nel **Saldo migratorio con l'estero** (dati al 2019), **Corteno Golgi**, in linea con il trend di contesto, ha una situazione lievemente positiva, con un saldo totale di +3.

**Popolazione per età, sesso e stato civile** (dati al 2021)

*Nota:* Il grafico della **Piramide delle Età** rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Corteno Golgi per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2021. I dati tengono conto dei risultati del Censimento permanente della popolazione, ma quelli riferiti allo stato civile sono ancora in corso di validazione. La popolazione è riportata per **classi quinquennali** di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.



Popolazione per età, sesso e stato civile - 2021

COMUNE DI CORTENO GOLGI (BS) - Dati ISTAT 1° gennaio 2021 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

In generale, la **forma** di questo tipo di grafico dipende dall'andamento demografico di una popolazione, con variazioni visibili in periodi di forte crescita demografica o di cali delle nascite per guerre o altri eventi. In Italia ha avuto la forma simile ad una **piramide** fino agli anni '60, cioè fino agli anni del boom demografico. Gli individui in unione civile, quelli non più uniti civilmente per scioglimento dell'unione e quelli non più uniti civilmente per decesso del partner sono stati sommati rispettivamente agli stati civili 'coniugati/e', 'divorziati/e' e 'vedovi/e'.

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

## Distribuzione della popolazione - 2021

Età	Celibi /Nubili	Coniugati /e	Vedovi /e	Divorziati /e	Maschi	Femmine	Totale	
								%
0-4	75	0	0	0	44 58,7%	31 41,3%	75	3,9%
5-9	76	0	0	0	34 44,7%	42 55,3%	76	4,0%
10-14	72	0	0	0	35 48,6%	37 51,4%	72	3,8%
15-19	93	0	0	0	46 49,5%	47 50,5%	93	4,9%
20-24	89	0	0	0	50 56,2%	39 43,8%	89	4,7%
25-29	88	10	0	1	58 58,6%	41 41,4%	99	5,2%
30-34	64	27	1	1	52 55,9%	41 44,1%	93	4,9%
35-39	51	61	0	2	58 50,9%	56 49,1%	114	6,0%
40-44	45	79	0	5	67 51,9%	62 48,1%	129	6,8%
45-49	35	104	0	10	77 51,7%	72 48,3%	149	7,8%
50-54	41	117	4	9	87 50,9%	84 49,1%	171	9,0%
55-59	25	126	10	7	83 49,4%	85 50,6%	168	8,8%
60-64	15	98	14	6	66 49,6%	67 50,4%	133	7,0%
65-69	10	86	13	4	64 56,6%	49 43,4%	113	5,9%
70-74	13	77	20	1	53 47,7%	58 52,3%	111	5,8%
75-79	7	45	37	0	33 37,1%	56 62,9%	89	4,7%
80-84	4	24	28	0	20 35,7%	36 64,3%	56	2,9%
85-89	3	18	24	0	16 35,6%	29 64,4%	45	2,4%

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

90-94	5	4	13	0	3 13,6%	19 86,4%	22	1,2%
95-99	1	3	7	0	6 54,5%	5 45,5%	11	0,6%
100+	0	0	1	0	0 0,0%	1 100,0%	1	0,1%
<b>Totale</b>	<b>812</b>	<b>879</b>	<b>172</b>	<b>46</b>	<b>952</b> <b>49,9%</b>	<b>957</b> <b>50,1%</b>	<b>1.909</b>	<b>100,0%</b>

## Indicatori demografici (2002-2021)

Principali indici demografici calcolati sulla popolazione residente a Corteno Golgi.

<i>Anno</i>	<i>Indice di vecchiaia</i>	<i>Indice di dipendenza strutturale</i>	<i>Indice di ricambio della popolazione attiva</i>	<i>Indice di struttura della popolazione attiva</i>	<i>Indice di carico di figli per donna feconda</i>	<i>Indice di natalità (x 1.000 ab.)</i>	<i>Indice di mortalità (x 1.000 ab.)</i>
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1 gen-31 dic	1 gen-31 dic
2002	141,8	52,0	91,7	84,1	17,3	9,0	12,5
2003	137,6	52,8	104,6	85,2	18,8	10,1	14,1
2004	139,2	50,3	105,4	89,0	17,8	12,5	7,5
2005	145,8	51,2	100,0	88,0	20,0	7,5	11,5
2006	150,4	50,6	97,2	91,9	19,5	9,5	9,0
2007	153,0	51,2	89,2	96,0	20,9	7,5	12,4
2008	154,9	51,2	87,1	105,8	19,8	11,0	13,0
2009	151,5	50,9	92,9	106,7	20,2	6,4	9,9
2010	155,6	50,4	112,5	113,0	18,4	6,4	11,8
2011	159,3	49,2	127,2	116,4	17,0	11,9	11,4
2012	155,8	50,6	137,1	119,8	18,8	6,0	11,0
2013	155,8	52,1	140,2	128,8	18,5	8,5	13,5
2014	158,3	50,3	130,7	129,1	18,4	7,5	9,6
2015	169,9	51,5	138,2	135,3	19,8	6,6	11,1
2016	170,6	52,7	135,6	138,3	21,6	8,7	12,7
2017	171,8	52,8	140,0	140,9	19,0	6,1	9,2
2018	177,0	52,2	131,9	145,1	18,7	10,2	10,2
2019	180,2	53,4	141,1	151,5	19,3	4,6	8,8

---

<b>2020</b>	200,9	55,2	142,4	153,0	18,3	8,9	18,2
<b>2021</b>	200,9	54,2	143,0	153,7	20,9	-	-

**Indice di dipendenza strutturale** (indice di dipendenza e indice di anzianità)

*Nota:* Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni).

**A Corteno Golgi nel 2021 ci sono 54,2 individui a carico, ogni 100 che lavorano.**

Partendo da un indice leggermente più basso rispetto al contesto, tra 2018 e 2019 segue generalmente lo stesso andamento del resto della Valle, anche se con una crescita leggermente maggiore.

Nel 2020 però notiamo una variazione dell'indice decisamente più alta rispetto al contesto, pari a quasi 4 volte tanto per entrambi gli indicatori: + 1.82% (+ 2.53% per gli anziani) rispetto al + 0.41% (+ 0.75% per gli anziani) generale.

Con il 2021 però, vediamo anche un'inversione del trend, che cala per entrambi gli indici di più di mezzo punto percentuale, in contrasto alla leggera crescita generale.

**Indice di vecchiaia**

*Nota:* Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

**Nel 2021, l'indice di vecchiaia per il comune di Corteno Golgi dice che ci sono 200,9 anziani ogni 100 giovani.**

**Corteno Golgi** fino al 2019 si mantiene in linea con il resto della Valle, riportando proprio nel 2019 un aumento minore rispetto al contesto ed avvicinandolo alla media generale. Nel 2020 però l'indice è salito in maniera repentina, facendo registrare un +20.63%, molto più alto della media di +6.68%. Col 2021 però riportiamo una diminuzione dell'indice del -4.83%. L'indice però mostra che il paese sta invecchiando, registrando un +19.10% sui 4 anni.

**Indice di ricambio della popolazione attiva**

*Nota:* Rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.

**A Corteno Golgi nel 2021 l'indice di ricambio è 143,0 e significa che la popolazione in età lavorativa è molto anziana.**

**Corteno Golgi** parte da una posizione migliore rispetto al contesto di un paio di punti percentuali, ma segue la tendenza generale di decrescita, registrando variazioni più forti fino al 2020. Il 2021 invece vede un ribaltamento di questo trend, registrando un +0.30%, buon risultato rispetto al -0.06% generale. La variazione totale rimane comunque negativa, con -0.98% lungo i 4 anni, una diminuzione un po' più forte del territorio.

### Popolazione giovane (% sulla popolazione totale)

**Corteno Golgi** registra un andamento fortemente altalenante. Nel 2019 ottiene un + 0.03%, opposto al calo generale. Nel 2020 soffre un calo, con - 0.59%, che allontana l'indice dalla soglia della media della Valle. Infine nel 2021 troviamo un altro aumento del + 0.09%. Sui 4 anni vediamo perciò un calo dei giovani, registrando un - 0.47% totale.

### Popolazione anziana (% sulla popolazione totale)

**Corteno Golgi** ha una popolazione anziana abbastanza simile ai dati generali, circa un punto percentuale in meno del resto della Valle. Nel 2019 si ha avuto una variazione del +0.47%, esattamente come il contesto. Nel 2020 però la popolazione anziana è cresciuta di più che nel resto della valle, portando il comune in linea coi dati di contesto. Infine nel 2021 si è registrata una flessione in discesa, con un -0.39%, in contrasto alla tendenza in ascesa del territorio. Sui 4 anni perciò abbiamo visto una variazione totale del +1.45%, con una crescita superiore rispetto al contesto.

### Popolazione anziana per fasce

**Corteno Golgi** presenta delle discordanze forti col resto della Valle. La fascia 65-69 è di un punto e mezzo percentuale minore del resto, la fascia 70-74 può essere considerata in linea (-0.33%), e la fascia 75-79 è un po' più alta della media (+1.17%). Le ultime due fasce sono molto diverse rispetto al contesto però: la fascia 80-84 è molto minore (-3.24%) e la fascia 85+ molto maggiore (+3.94%). Il paese mostra quindi la presenza di persone molto anziane in quantità maggiore del resto della Valle, anche se presenta una mancanza nella fascia 80-84.

### Popolazione anziana per genere

**Corteno Golgi** ha un numero di anziani uomini molto minore rispetto alle donne. Tra il 2018 ed il 2021 però il numero di donne è rimasto invariato, mentre quello degli uomini è salito del 9.71%, portando il totale della popolazione anziana ad un +3.95%.

### Popolazione giovane per fasce

**Corteno Golgi** ha una situazione molto varia in base alla fascia d'età presa in considerazione. Le nascite recenti sono molte rispetto alla media, registrando un +4.64%. La fascia 3-4 è relativamente in linea col contesto, con solo un -0.28%. La fascia 5-9 presenta anch'essa una percentuale più alta del resto della Valle, registrando un +0.99%, ma la fascia 9-14 è molto più ridotta rispetto alla media, con un -5.36%. Il gruppo più numeroso è quindi quello dei bambini fra 5 e 9 anni.

### Popolazione straniera residente a Corteno Golgi (dati al 2020)

*Nota:* Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia.

**Corteno Golgi** ha una popolazione straniera residente molto ridotta rispetto al resto della Valle, con un 3.16% della popolazione totale (-4.71% rispetto al contesto).

### Popolazione straniera residente a Corteno Golgi (2003-2021)



Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2021

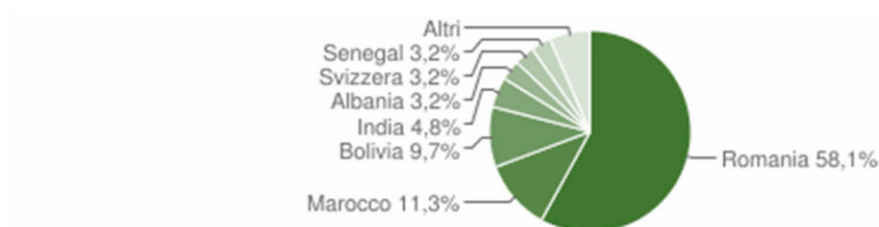
COMUNE DI CORTENO GOLGI (BS) - Dati ISTAT 1° gennaio 2021 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(\*) post-censimento

Gli stranieri residenti a Corteno Golgi al 1° gennaio 2021 sono **62** e rappresentano il 3,2% della popolazione residente.



La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla **Romania**, con il 58,1% di tutti gli stranieri presenti sul territorio.



### Nuovi accessi al Segretariato sociale

**Corteno Golgi** nel 2019 ha un numero di accessi pari all'anno precedente, quindi in contrasto col trend in discesa del contesto. Nel 2020 vediamo un'impennata dei nuovi accessi, registrando un +200%. Il rapporto tra accessi e popolazione rimane comunque piuttosto contenuto, restando nel 2020 allo 0.94%, -1.82% rispetto ai dati di contesto.

### Cartelle, persone coinvolte e minori

*Nota:* I numeri effettivi sono molto bassi, quindi variazioni percentuali forti sono da aspettarsi alla minima variazione. Ne è stato però tenuto conto nella seguente analisi.

**Corteno Golgi riporta una situazione in crescita con un forte picco nel 2020:**

- Nel 2019 infatti riportiamo una crescita uguale sia per il numero delle cartelle che delle persone, con un +7.14%, in relativa linea col resto del territorio, mentre i minori rimangono fermi a 0;
- Nel 2020 si ha avuto un forte aumento, registrando un +73.33% per le cartelle ed un +80% per le persone coinvolte, percentuali estremamente più alte del resto del territorio; inoltre nel 2020 è stato coinvolto il primo minore, mentre le tendenze generali sono in calo;
- A livello globale vediamo perciò una variazione forte, pari al +92.86% dal 2018 al 2020.

### **Interventi di integrazione lavorativa (dati al 2020)**

**Corteno** ha usufruito quasi al massimo dell'incentivo messo a disposizione, ha erogato un numero di ore simile a quello di molti altri comuni. Facendo un rapporto con la popolazione, si noti che a Corteno Golgi troviamo una percentuale di popolazione interessata pari a quella del resto del territorio.

### **Pacchi alimentari**

*Nota:* la media qui citata è calcolata come percentuale di utenti rispetto alla popolazione di riferimento.

**Corteno Golgi** invece ne ha utilizzati di meno della media, anche se di poco.

### **Unità immobiliari riservate ai servizi abitativi pubblici (dati al 2020)**

**Corteno Golgi** non presenta nessuna unità abitativa, sotto la media territoriale.

### **Assistenza domiciliare integrata**

*Nota:* per analizzare questi dati è stato effettuato un rapporto tra le prestazioni totali ed il numero di utenti, rapportando il dato del paese con quello del contesto.

**Corteno Golgi** ha un numero di prestazioni molto minore della media.

Per quanto riguarda gli interventi svolti da FKT, **Corteno Golgi** ha un numero di prestazioni lievemente superiore alla media;

Per quanto riguarda gli interventi svolti da ASA, **Corteno Golgi** ha un numero di prestazioni parecchio superiore della media (più del doppio);

### **Banda Larga**

**Corteno** offre una copertura che include praticamente tutte le famiglie residenti, ma non è coperto da nessun tipo di banda larga con velocità di connessione dai 30 Mbps.

### **Abbandono degli studi**

**Corteno** ha una percentuale di abbandono scolastico prima del raggiungimento del diploma allineata alla media territoriale. A livello di incidenza delle famiglie con potenziale disagio economico, Corteno Golgi presenta una delle incidenze più alte del territorio. Per tutti i Comuni, comunque, l'incidenza di abbandono è ancora molto alta rispetto agli obiettivi europei, che miravano a scendere sotto il 10% entro il 2020.



### **Presenza di strutture sportive**

*Nota:* i numeri per Comune sono spesso molto bassi, quindi le incidenze percentuali possono diventare molto forti o molto deboli con piccoli cambiamenti.

**Corteno Golgi** invece presenta poche strutture sportive, avendo solo 1 edificio scolastico su 4 attrezzato con palestra o piscina.

### **Dotazione di PC e tablet.**

*Nota:* i dati di partenza tracciano all'interno di un paese gli studenti che frequentano una scuola con un determinato numero di dispositivi informatici. In altre parole, non dicono quante scuole o quali abbiano un certo numero di dispositivi, ma quanti alunni frequentano la scuola con un determinato numero di device.

**Corteno Golgi** presenta una situazione abbastanza positiva: il 40.70% degli alunni iscritti in questo Comune hanno a scuola una dotazione di pc e tablet compresa tra 1 e 10, mentre il restante 59.30% hanno una dotazione di più di 10 device.

### **Asili Nido**

**Corteno Golgi** sul proprio comune non presenta Asili Nido o servizi integrativi per la prima infanzia.

### **Esigenze del territorio - Persone con Disabilità**

A **Corteno Golgi** troviamo una percentuale:

- simile alla media per quanto riguarda non invalidi, invalidità totale e ciechi;
- minore della media per quanto riguarda invalidità superiore a  $\frac{1}{3}$  e  $\frac{2}{3}$ , invalidi non deambulanti, invalidi IA, min. e ciechi parziali.

### **Strutture e servizi (dati al 2019)**

Per quanto riguarda strutture e servizi, **Corteno Golgi** non è provvista di strutture adibite all'area della disabilità.

## 7.2. Dati della mobilità<sup>5</sup>

In Valle Camonica, le principali infrastrutture della mobilità sono:

- la linea ferroviaria, che collega Brescia con Iseo e la Valle Camonica, sino a Edolo;
- la Strada Statale 42 del Tonale e della Mendola - SS 42, direttrice di grande comunicazione che collega la Pianura Padana all'Alto Adige attraverso diverse vallate: da Treviglio a Bergamo e poi passando dalla Val Cavallina a Lovere, per poi risalire la Valle Camonica sino a Edolo. Da Lovere (BG) a Berzo Demo (loc. Forno Allione, in media Valle) è oggi una "superstrada a scorrimento veloce" (priva di incroci a raso, provvista di corsie di accelerazione e decelerazione, curve ad ampio raggio, banchina pavimentata, a carreggiata unica e con limite max di 90 km/h in alcuni tratti), poi, in prossimità di Edolo, si dirama nella Strada Statale 39 del Passo di Aprica - SS39;
- la SP 510 Sebina Orientale, che collega la città di Brescia alla Valle Camonica, costeggiando ad est il lago d'Iseo.

La maggior parte degli spostamenti, sia con mezzo pubblico che con mezzo privato, si svolge lungo queste infrastrutture maggiori. La particolare forma allungata lungo la quale si articola il territorio ha influenzato la distribuzione dei servizi (scolastici, sanitari, ecc.) lungo l'asse nord-sud in tre centri di insediamento principali, che sono diventati poli attrattivi di servizi e di conseguenza di mobilità: Darfo Boario Terme in bassa Valle, Breno (in parte anche Capo di Ponte) in media Valle ed Edolo in alta Valle.

Per il Comune di Corteno Golgi risultano inoltre fondamentali i seguenti collegamenti viabilistici:

- S.S. 39 dell'Aprica, da Tresenda (SO) a Edolo (BS),
- S.S. 38 dello Stelvio, da Milano – Lecco – Sondrio – Tresenda e Aprica,
- Passo Bernina, per St. Moritz,
- Passo Tonale, per il Trentino e Alto Adige,
- Passo Stelvio, per la Val Venosta e il Tirolo,
- Passo Gavia, per il collegamento estivo all'alta Valle Camonica e Parco Adamello,
- Passo Mortirolo, per tappe ciclistiche e turismo di natura.

Il sistema della mobilità nel Comune di Corteno Golgi gravita sulla S.S. 39, che parte da Tresenda (SO) e termina ad Edolo (BS), per una lunghezza totale di Km 30, mettendo in comunicazione la Valtellina con la Val Camonica.

Il percorso è tipicamente montano, caratterizzato da curve, tornanti e forti pendenze, soprattutto nella prima parte, tra Tresenda (SO) e Aprica (SO).

Durante l'arco dell'anno, in occasione di eventi atmosferici di una certa rilevanza (forti nevicate, pioggia incessante, ecc.) la S.S. n°39 è soggetta a chiusura, a causa dell'ostruzione della carreggiata da parte di materiale franoso, con i conseguenti disagi alla popolazione residente e non. La suddetta statale, insieme con il Passo Gavia e la strada del Mortirolo, consente il collegamento tra la provincia di Brescia e la Provincia di Sondrio.

Nei mesi d'autunno, inverno e parte della primavera i passi del Gavia e del Mortirolo sono impraticabili e la strada statale n°39 diviene l'unico collegamento possibile con il comune di Aprica e con l'intera Valtellina.

<sup>5</sup> Dati estratti da: AGENZIA del TPL di BRESCIA, PROGRAMMA del TRASPORTO PUBBLICO del Bacino di Brescia, lotto III, area della Valle Camonica, [www.trenord.it](http://www.trenord.it), [www.ferrovienord.it](http://www.ferrovienord.it) e dal PGT vigente del Comune

Essa rappresenta il collegamento fondamentale per l'economia di un'intera vallata, che gravita intorno al comprensorio turistico del passo dell'Aprica e di Corteno Golgi.

Il traffico normalmente ridotto durante l'intero arco della settimana, salvo i veicoli diretti a Sondrio e Tirano (SO) ad Ovest, o a Edolo (BS) e in Val Camonica (BS) a Est, risulta particolarmente intenso nei fine settimana invernali ed estivi, a causa dei movimenti turistici, creando gravi disagi in termini di congestionamento del traffico.

Mentre i fondamentali **servizi di Trasporto Pubblico Locale** sono:

1. **Il servizio ferroviario sulla linea Brescia - Iseo - Edolo**, dove l'accessibilità interessa sia le **stazioni e i relativi parcheggi e percorsi di interscambio** (in capo a FerrovieNord S.p.A.), che i **convogli ferroviari** (in capo a Trenord);
2. **Il servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma**, ove l'accessibilità interessa sia le **fermate, le pensiline e i relativi parcheggi e percorsi di interscambio**, che gli **autobus di linea** (in capo a diverse aziende locali).




**Per il Comune di Corteno Golgi risultano importanti anche i seguenti collegamenti del TPL:**

- Ferrovia Milano – Sondrio – Tirano (FS),
- Autobus di linea diretti da Milano, sia via Lecco che via Bergamo.
- Autobus di linea tra Edolo, Aprica e Tirano: Linea A61, di Autoservizi Gelmi e Bus Perego (9 corse di andata e 9 di ritorno, ridotte a 7 di andata e 6 di ritorno in estate).

La Linea Ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo

# RAMO ISEO

LEGENDA

-  Stazione viaggiatori
-  Stazione di interscambio
-  Linea di interconnessione con altre reti
-  Navigazione laghi - Battello



La linea **RegioExpress Brescia - Iseo – Edolo** porta da **Brescia** alle montagne della **Valle Camonica**, su uno stupendo percorso, in parte accanto al **Lago di Iseo**.

La stazione di **Brescia** è collegata al resto della Lombardia con una linea regioexpress, la **Verona – Brescia – Milano**, e 5 linee regionali.

**La linea è gestita da FERROVIENORD.**  
**Il servizio passeggeri è espletato da Trenord.**

La linea **RegioExpress Brescia - Iseo – Edolo** è l'unica, tra quelle la cui infrastruttura è gestita da **FERROVIENORD**, ad essere alimentata a gasolio, ma presto, entro il 2023, sarà la prima in Italia con **treni alimentati ad idrogeno**.

La distanza tra Brescia e Edolo è di 103 km.

Il servizio ferroviario **Trenord** della linea **RegioExpress RE3 Brescia - Iseo – Edolo** collega Brescia a Edolo in circa 2 ore, fermando a: Bornato Calino, Iseo, Sulzano, Sale-Marasino, Marone-Zone, Pisogne, Darfo-Corna, Boario Terme, Breno, Capo di Ponte, Cedegolo e Malonno.

Da Brescia: primo treno 7:07; ultimo treno 19:07 (con cambio con bus a Breno)

Da Edolo: primo treno alle 5:54; ultimo treno 19:54

La **linea ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo** attraversa un ampio numero di stazioni nel territorio compreso tra Brescia e l'Alta Valle Camonica, attraversando la Franciacorta, e **potrebbe assumere potenzialmente una funzione di “metropolitana locale”**.

Nonostante il numero di corse giornaliere, infatti, i dati relativi ai passeggeri dimostrano un **sottoutilizzo della linea rispetto ai flussi che interessano le linee ferroviarie presenti nel resto della Lombardia**.

**Questo servizio ferroviario è fruibile durante tutto l'arco dell'anno ed è principalmente interessato dall'utenza studentesca nel periodo scolastico e da quella turistica durante la stagione estiva.**

La linea ferroviaria è oggetto da diversi anni di proposte tendenti al potenziamento della stessa (elettrificazione, adeguamento di alcuni tratti in galleria, rettificazione dei tratti più tortuosi) e, in particolar modo, la sua estensione verso nord.

Tali proposte sono già state evidenziate sia nel *Piano di Sviluppo Socio Economico (PSSE) della Comunità Montana della Valle Camonica* che nel *PTCP della Provincia di Brescia*, che propone l'approfondimento degli studi circa le modalità tecnico-ferroviarie ed il rapporto costi-benefici di un **eventuale collegamento Edolo-Tirano ed Edolo-Marilleva**, al fine della creazione di un vasto comprensorio turistico fra le Province di Brescia, Sondrio, Trento e la Svizzera.

Va considerato che tale prolungamento a nord comporterebbe anche un incremento del traffico merci, poiché la Valle potrebbe ospitare alcuni carichi ferroviari in transito lungo la direttrice europea nord-sud.

L'accessibilità della linea ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo









Dati Ferrovie Nord S.p.A. - Servizi di Stazione - 31.08.2022

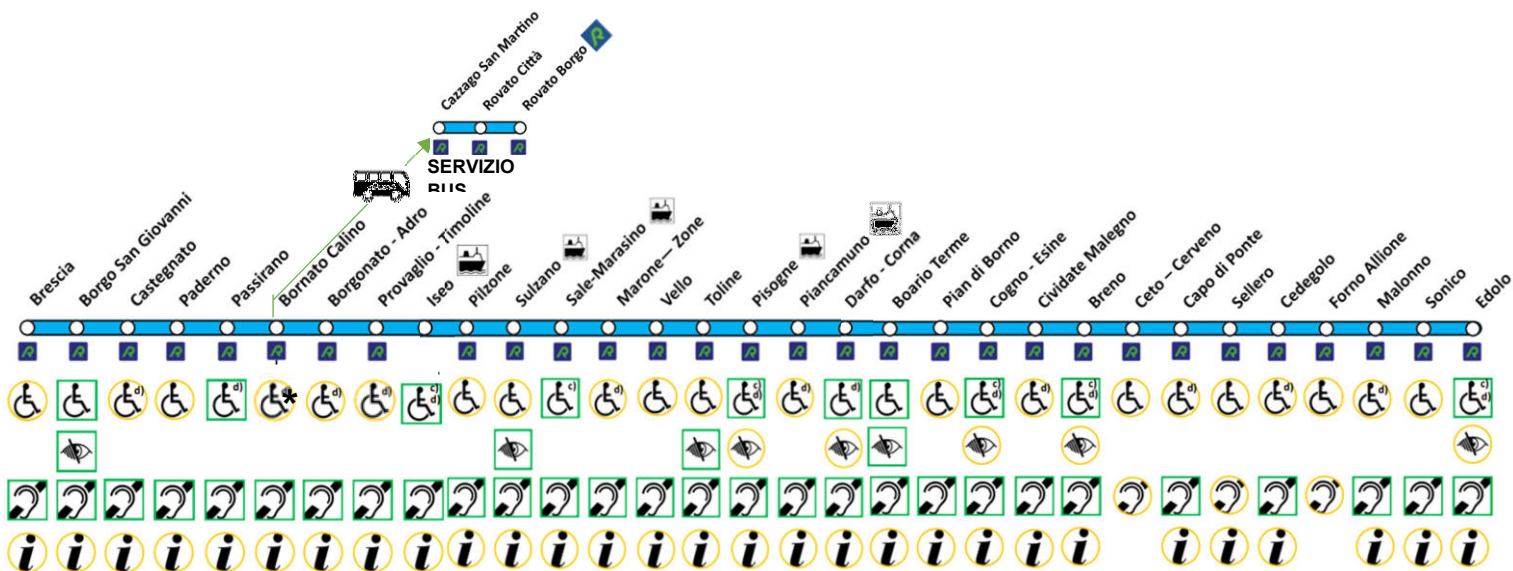
L'Unità Servizi di Stazione di FERROVIENORD si occupa dell'assistenza e dell'incarozzamento delle PMR (persone con mobilità ridotta) nelle stazioni non autonome ed in quelle autonome in cui viene comunque richiesta assistenza.

Tipologia

-  ACCESSIBILITA' DISABILI MOTORI
-  ACCESSIBILITA' DISABILI VISIVI
-  ACCESSIBILITA' DISABILI UDITIVI
-  ASSISTENZA

CLASSIFICAZIONE ACCESSIBILITA' ALLE STAZIONI:

- |  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  Mobilità autonoma in stazione   |  Stazione con percorsi tattili       |  Informazioni al pubblico con bacheche e teleindicatori |  Spazio accoglienza |
|  Mobilità assistita in stazione |  Linea gialla in banchina a rilievo |  Informazioni al pubblico con bacheche                 |  Help Point        |

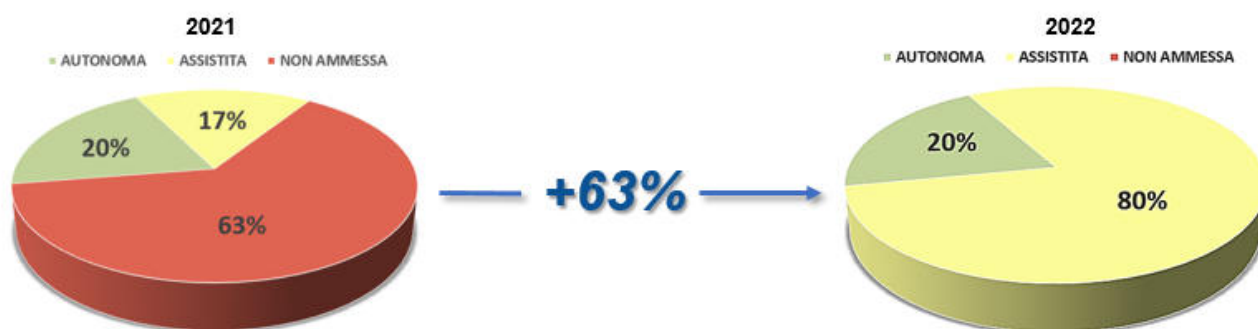


\* a Bornato Calino la larghezza della banchina è insufficiente

### Rampe mobili

Con le nuove rampe mobili attivate nel 2022 per colmare il GAP tra l'altezza della banchina e il treno in sostituzione dei carrelli elevatori, l'80% delle stazioni del *Ramo Iseo* è considerato **accessibile con assistenza**, nella fase di incarrozzamento, da parte del personale di *FERROVIENORD* alle persone con difficoltà motorie.

Il restante 20% è già accessibile in autonomia.



L'assistenza alle persone con mobilità ridotta (PMR) è effettuata in accordo al regolamento (CE) n°1371/2007 (Diritti e Obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario).

Le operazioni di assistenza sono svolte in maniera congiunta dal personale di *FERROVIENORD* e delle imprese ferroviarie operanti sulla rete.

Per organizzare al meglio l'assistenza, i viaggiatori devono comunicare le proprie necessità e richieste almeno 48 prima della partenza, in accordo alla normativa vigente e alle condizioni di trasporto del vettore, al servizio dedicato: [disabili@trenord.it](mailto:disabili@trenord.it) o il numero verde 800.210.955.

*FERROVIENORD* prevede inoltre di realizzare nel prossimo biennio 2023 – 2024 un piano di Interventi per migliorare l'accessibilità di tutte le stazioni ferroviarie sulla linea Brescia Iseo Edolo, mediante:

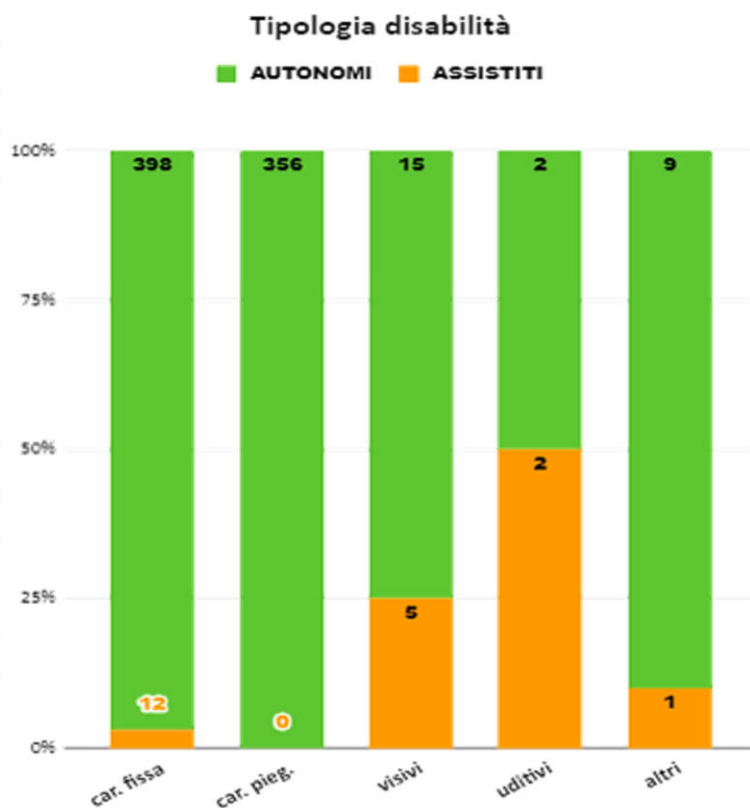
- Standardizzazione dell'immagine e del design delle stazioni, ovvero degli arredi, delle finiture nelle sale d'attesa, della segnaletica, etc.
- Rifacimento della segnaletica.
- Posa dei percorsi LOGES per ipovedenti e non vedenti.
- Abbattimento delle barriere architettoniche e sensoriali, al fine di garantire a tutti, e soprattutto alle persone con disabilità e difficoltà motorie e sensoriali, la piena accessibilità alla rete delle stazioni ferroviarie di competenza.

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

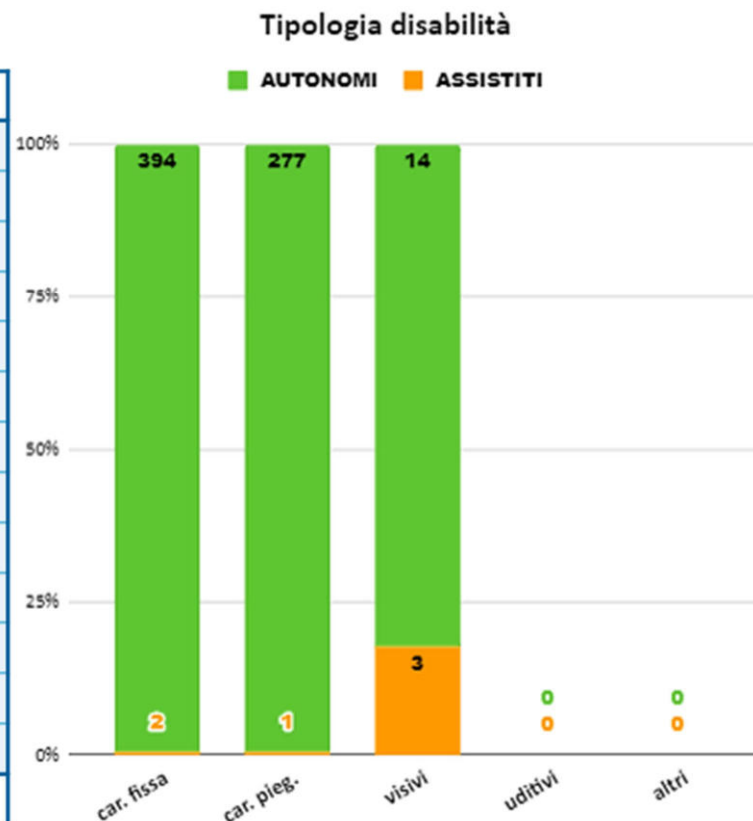
## Viaggi PMR 2021

Stazioni	ASSISTITI	AUTONOMI	TOTALE
Brescia*	0	192	192
Borgo S. Giovanni	0	70	70
Mandolossa	0	2	2
Iseo	0	151	151
Pilzone	0	48	48
Sulzano	10	0	10
Sale Marasino	8	205	213
Marone-Zone	0	22	22
Pisogne	0	22	22
Piancamuno G.	0	4	4
Darfo-Corna	9	11	20
Boario Terme	7	0	7
Breno	0	195	195
Nardo-Losine	0	8	8
<b>TOTALI</b>	<b>20</b>	<b>780</b>	<b>800</b>



## Viaggi PMR 2022

Stazioni	ASSISTITI	AUTONOMI	TOTALE
Brescia*	0	202	202
Borgo S. Giovanni	0	74	74
Iseo	0	179	179
Pilzone	0	64	64
Sale Marasino	0	131	131
Marone-Zone	0	17	17
Vello	0	2	2
Pisogne	0	19	19
Piancamuno G.	0	10	10
Boario Terme	0	10	10
Cividate-Malegno	1	0	1
Breno	0	132	132
Capo di Ponte	2	0	2
<b>TOTALI</b>	<b>7</b>	<b>685</b>	<b>692</b>



\* la stazione di Brescia è gestita da RFI



Il servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma<sup>6</sup>

Secondo il *PROGRAMMA del TRASPORTO PUBBLICO del Bacino di Brescia*, l'Area della Valle Camonica si sviluppa dal Passo del Tonale e dal Passo dell'Aprica fino al Lago d'Iseo, comprendendo **41 Comuni suddivisi in 3 sub-ambiti:**

**2A- Alta Valle Camonica**

(Corteno Golgi, Edolo, Incudine, Monno, Ponte di Legno, Temù, Vezza d'Oglio, Vione);

**2B - Media Valle Camonica**

(Angolo Terme, Corteno Golgi Demo, Borno, Braone, Capo di Ponte, Cedegolo, Cerveno, Ceto, Cevo, Cimbergo, Losine, Lozio, Malegno, Malonno, Ono San Pietro, Ossimo, Paisco Loveno, Paspardo, Saviore dell'Adamello, Sellero, Sonico);

**2C - Bassa Valle Camonica**

(Corteno Golgi, Corteno Golgi, Bienno, Breno, Cividate Camuno, Darfo Boario Terme, Esine, Gianico, Niardo, Pian Camuno, Prestine, Piancogno)

**Centro ordinatore:** Darfo-Boario Terme.

**Centri integrativi:** Breno, Edolo

Nell'ambito del **Lotto III** sono operative 19 linee, per una percorrenza complessiva di circa 2,7 milioni di km/anno, che vengono operate in regime di concessione da 6 diverse società e che sono dettagliate nella Tabella seguente, in relazione alla Società concessionaria cui è affidato il rispettivo servizio.

Tabella 2.22 – Il “servizio scolastico” nel Lotto III del bacino.

CODICE LINEA	LINEA	PERCORRENZE SCOLASTICHE (km)	N. CORSE SCOLASTICHE (a+r)
<b>LOTTO3</b>			
52953	MILANO-PONTE DI LEGNO	0	0
52964	EDOLO-PASSO DEL TONALE	0	0
60045	BOARIO TERME-MONTECAMPIONE	24.210	7
60056	MALONNO-GARDA-EDOLO (APRICA)	4.075	2
60071	PRESTINE-BIENNO-COGNO	3.070	2
60115	FRAINE-PISOGNE-LOVERE	14.678	5
60152	CEDEGOLO-COGNO-LOVERE-CASTRO	58.453	7
60196	BRENO-COGNO-LOVERE-CASTRO	97.787	20
60244	GRIGNAGHE-PIANCAMUNO	0	0
60266	LAVENO DI LOZIO-MALEGNO-BRENO	22.035	5
60270	OSSIMO SUPERIORE-COGNO-DARFO	65.568	13
60336	BRENO-CETO-PASPARDO	16.336	5
60406	PAISCO LOVERE-CEDEGOLO	0	0
60465	NADRO-CAPO DI PONTE	9.508	6
90801	CUSATO-ZONE-MARONE	17.207	8
91302	ISEO-SARNICO	24.127	16
91335	VALLE-CEDEGOLO	6.335	5
91350	BRESCIA-ISEO-EDOLO	452.458	60
91383	ISEO-PROVAGLIO-CALINO-BRESCIA	78.091	20
91394	SAVIORE-CEDEGOLO	11.665	5
<b>TOTALE LOTTO 3</b>		<b>905.601</b>	<b>186</b>

<sup>6</sup> Dati estratti da: *AGENZIA del TPL di BRESCIA, PROGRAMMA del TRASPORTO PUBBLICO del Bacino di Brescia, lotto III, area della Valle Camonica*

Tabella 2.21 - QUADRO RIEPILOGATIVO LINEE IN CONCESSIONE -VALCAMONICA LOTTO III – anno 2017

Descrizione Linea	Concessionario	Percorrenze annue autorizzate [km]	
Ossimo Superiore – Cogno – Darfo	Autolinee S.A.B.B.A. SpA	158.176	
Laveno di Lozio –Malegno – Breno		46.694	
	subtotale		204.870
Boario Terme – Montecampione	Bonomi Srl	63.451	
Grignaghe – Piancamuno		59.452	
Nadro – Capo di Ponte		13.035	
Breno – Ceto – Paspardo		35.830	
	subtotale		171.768
<b>Cusato-Zone-Marone (affidamento diretto)</b>	Bonomi Srl	<b>48.266</b>	
	subtotale		48.266
Brescia-Iseo-Edolo	F.N.M.A. SpA	1.002.059	
Iseo – Provaglio – Calino – Brescia		321.961	
Valle – Cedegolo		52.532	
Saviore – Cedegolo		35.333	
	subtotale		1.411.885
Malonno – Garda – Edolo (Aprica)	Gelmi Srl	54.390	
Paisco Lovere – Cedegolo		22.596	
	subtotale		76.986
Milano – Ponte di Legno	S.A.B. srl	365.056	
Edolo – Passo del Tonale		167.573	
	subtotale		532.629
Breno – Cogno – Lovere – Castro	S.A.V. – Società Autoservizi Visinoni srl	165.911	
Cedegolo – Cogno – Lovere – Castro		58.453	
Fraine – Pisogne – Lovere		31.204	
Prestine – Bienno – Cogno		28.177	
	subtotale		283.745
	<b>Totale generale</b>		<b>2.730.148</b>

**DIRETTRICE 9 – VALLE CAMONICA**

*Ben 48 comuni sono interessati dalla direttrice 9 Valcamonica.*

*All'interno di questa direttrice, che accomuna i flussi di mobilità della Valle Camonica, la scelta prioritaria è stata quella di ridisegnare il servizio in funzione dell'infrastruttura principale, la ferrovia Brescia - Iseo - Edolo.*

*Le linee su gomma sono state ristrutturare e trasformate in linee di adduzione o complementari al servizio ferroviario.*

*Nel nuovo programma dei servizi, che prevede 24 linee feeder, lungo questa direttrice sono state eliminate tutte le sovrapposizioni di servizio su gomma con la ferrovia.*

*Restano alcune apparenti sovrapposizioni tra le linee su gomma e la ferrovia principalmente imputabili alle caratteristiche geografiche del territorio con il fiume Oglio che taglia in due, lungo l'asse nord-sud, il fondo valle e limitando l'efficacia di collegamento della ferrovia solo un ad versante, lasciando alla gomma la funzione di raccordare tra di loro i centri del versante non servito, oltre che con i poli maggiori (Darfo, Breno, Iseo).*

*A seguito dell'esito positivo della sperimentazione messa in atto da giugno 2017, il PTB include stabilmente il servizio nella tratta Darfo Boario Terme–Esine (Ospedale)–Breno, confermando l'infittimento delle corse sulla tratta Darfo Boario Terme–Breno e la strutturazione dell'orario cadenzato e in coordinamento con la ferrovia.*

*Il sistema del Trasporto Pubblico lungo la direttrice della Valle Camonica si biforca in corrispondenza di Edolo, collegandosi ad ovest con il **bacino di Sondrio** e ad est con quello del **Trentino-Alto Adige**. Lungo la biforcazione ovest esiste un collegamento tra **Edolo e Tirano** che all'origine era diviso in due linee coordinate tra di loro sulle tratte **Edolo-Corteno Golgi-Aprica** (in carico alla Provincia di Brescia, con una percorrenza annua di circa 76.000 km) e sulla tratta **Aprica-Tirano**, in carico alla Provincia di Sondrio, con una percorrenza annua di circa 80.000 km.*

*Nel 2009, per evitare la necessità di trasbordo e favorire l'utenza sia scolastica che turistica della linea, si è instaurata una gestione unitaria, in cui la Provincia di Brescia ha ceduto alla Provincia di Sondrio la competenza (e la contribuzione regionale) per la tratta di sua competenza.*

***Per il completamento del sistema dei collegamenti tra bacini si ritiene utile un rafforzamento dell'intero collegamento Edolo–Tirano, per garantire l'anello di congiunzione tra le linee ferroviarie Brescia Edolo e Milano-Sondrio-Tirano (94).***

*A tal fine verrà promosso un apposito Accordo tra le Agenzie di Brescia e di Sondrio per l'individuazione congiunta dei livelli di servizio; per quanto di competenza del Bacino di Brescia, si attende un servizio di alto standard (come previsto per le linee strutturanti), con cadenzamento orario, periodicità ed arco di servizio giornaliero coordinati con i servizi ferroviari alle due estremità. **Il riepilogo delle percorrenze presenta sulla tratta Edolo-Aprica ulteriori 6 corse giornaliere feriali per circa 29.000 km/anno, come iniziale implementazione per l'attuazione del potenziamento auspicato.***

*Lungo la biforcazione est, che interessa la sotto-direttrice **Edolo-Ponte di Legno**, è stato progettato un servizio che integra la storica linea **L929 Ponte di Legno-Bergamo (Orio al Serio9-Sesto S.G.** (con 3 coppie di corse/giorno feriale) con la linea **L930 Edolo - Ponte di Legno**, strutturata con 12 coppie di corse/giorno feriale.*

*Nell'offerta è stato anche incluso il collegamento tra **Ponte di Legno ed il Passo del Tonale**, che si congiunge con i trasporti trentini, composto dalla linea autobus **L931 Ponte di legno – Passo del Tonale** e dall'**impianto a fune** tra le medesime polarità, la cui realizzazione è stata effettuata con finanziamento pubblico.*

*In considerazione del fatto che questo collegamento assolve la duplice funzione di offrire un servizio di trasporto pubblico per località poco densamente abitate durante gran parte dell'anno e di tipo turistico nella stagione sciistica, il relativo servizio sarà strutturato integrando in modo coordinato e complementare le due modalità di collegamento, individuando un corretto equilibrio tra costi e offerta, specie in termini di attrattività per la potenziale utenza.*

*In merito alla citata linea **L929 Ponte di Legno–Bergamo (Orio al Serio)–Sesto S.G.**, che è già stata oggetto di riconfigurazione nel corso del 2017, **l'obiettivo di medio termine resta quello di attivare un collegamento interamente ferroviario tra l'area milanese e l'Alta Valle Camonica, che vede il nodo di Rovato quale punto di interconnessione tra le due linee ferroviarie. Dal momento in***

*cui tale connessione potrà essere assicurata interamente dal servizio ferroviario, sarà possibile utilizzare le risorse risparmiate per la soppressione della linea bus per implementare e/o potenziare altri servizi su gomma.*

***Sempre per quanto riguarda l'obiettivo di eliminare le possibili sovrapposizioni tra servizi su gomma e servizi ferroviari, si ribadisce l'esigenza di un potenziamento del servizio ferroviario Edolo-Brescia (nel tratto tra Breno e Edolo questa esigenza è ancor maggiore e più urgente), garantendo un cadenzamento orario costante lungo tutta la tratta ed un più ampio arco orario di servizio. Ciò per poter procedere all'eliminazione delle 6 corse residue (previste con la linea L912 Edolo-Iseo-Brescia) che nel Programma sono state progettate in complementarietà al servizio ferroviario (nelle fasce orarie non coperte da quest'ultimo) e destinare quindi le risorse liberate per i potenziamenti delle linee in adduzione alla ferrovia.***

*In linea con questo obiettivo, saranno necessari nel prossimo quinquennio **interventi di potenziamento delle aree di interscambio in prossimità delle stazioni ferroviarie** per offrire un trasbordo ottimale tra la linea ferroviaria e le linee su gomma afferenti.*

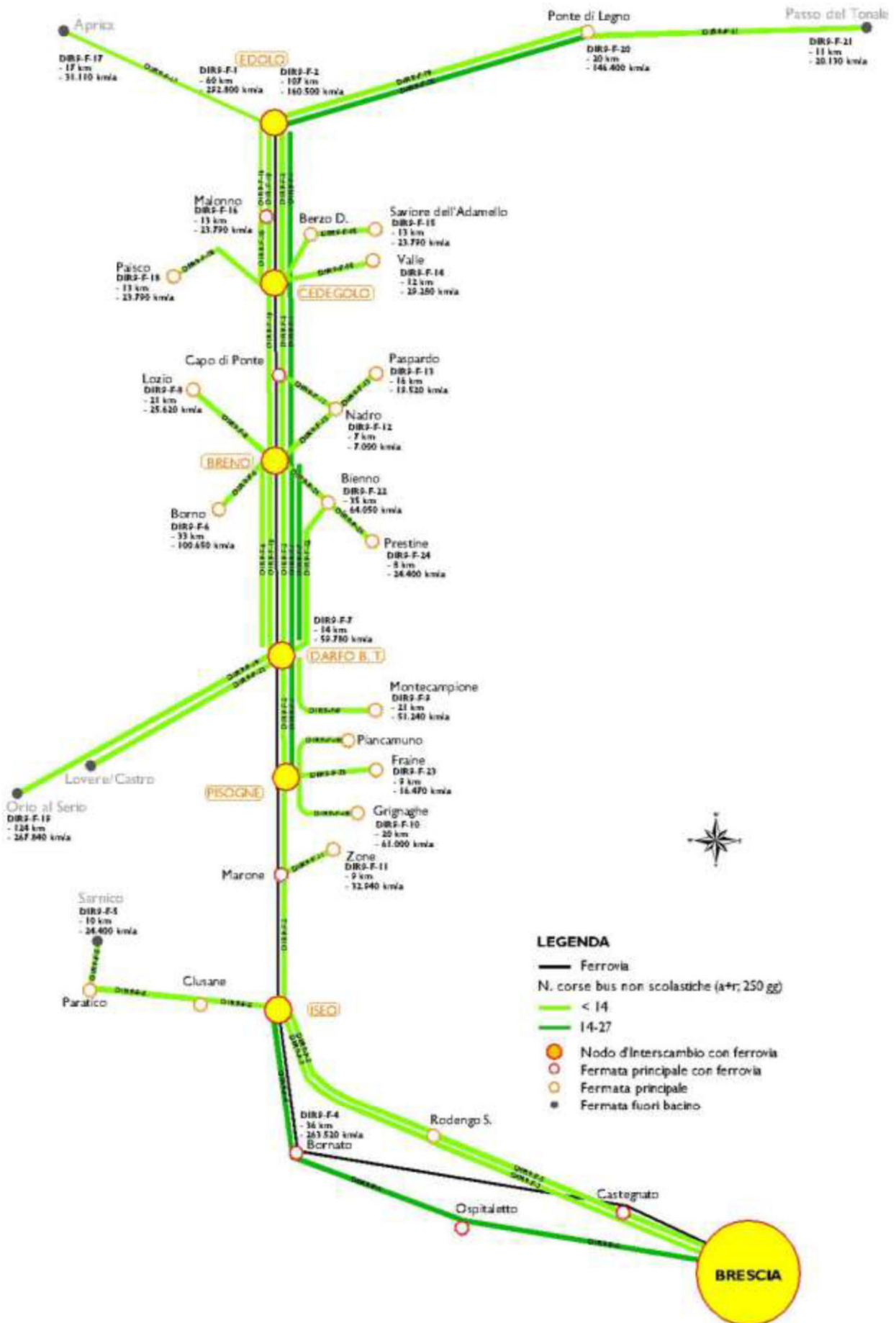
*Attuata la fase di potenziamento del vettore ferroviario, le percorrenze risparmiate - perché assicurate dal servizio ferroviario - dovranno essere "reimpiegate" nell'ambito del quadrante territoriale qui considerato e, soprattutto, per il potenziamento dei collegamenti tra l'Alta Valle Camonica e Ponte di Legno/Tonale.*

*Infine, sono state eliminate le percorrenze in sovrapposizione con la ferrovia (in modo netto nel tratto rivierasco del Lago d'Iseo, tra Iseo e Pisogne) e sono stati potenziati i collegamenti in adduzione alla ferrovia, garantendo un'adeguata capillarità sul territorio. Al contempo, questi interventi di preferenziazione modale lungo le connessioni nord-sud della Valle Camonica, per poter funzionare, necessitano di importanti interventi infrastrutturali di adeguamento delle aree di fermata per garantire un interscambio agevole e funzionale. Parallelamente all'eliminazione delle sovrapposizioni di servizio nel tratto rivierasco del Lago d'Iseo, si auspica al più presto il potenziamento dei collegamenti ferroviari mediante l'estensione del servizio (per l'intero arco orario), con una corsa all'ora per direzione di marcia, anche nella tratta ferroviaria Breno- Edolo; anche questa implementazione del servizio ferroviario permetterebbe di riutilizzare le risorse, seppur di non rilevante entità a favore dei collegamenti locali di adduzione alla ferrovia, per garantire anche alle "aree periferiche" del bacino un adeguato servizio di TPL.*

***Sono state individuate 24 linee feeder, che si integrano fundamentalmente con il servizio ferroviario della linea Edolo-Iseo-Brescia/Rovato, e definiscono la rete dei collegamenti tra i comuni posti sui versanti e nelle valli laterali alla Valle Camonica e le infrastrutture del fondovalle, come riportato schematicamente nello schema seguente.***

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione



*Tutte le linee sono effettuate su percorsi unici, definiti da capolinea a capolinea, con frequenze differenti, ma superiori in ogni caso a 4 corse A+R nei giorni feriali e 2 corse A+R nei giorni festivi incluso sabato.*

*Le percorrenze complessive ammontano a 1.872.500 km/anno, circa 110.000 km/anno in meno rispetto al servizio offerto attualmente da linee simili in esercizio nella medesima area.*

*Nonostante si sia prospettato un generale miglioramento del servizio dovuto a maggiori frequenze e percorsi completi più lunghi su tutte le altre linee (circa +145.000 km/anno) ed in particolar modo su quelle a servizio dell'ospedale di Esine, questa riduzione è dovuta principalmente agli interventi proposti sulle seguenti linee:*

*- riorganizzazione delle percorrenze della linea Ponte di Legno-Sesto S.G., con attestamento ad Orio al Serio per la parte retribuita del servizio (circa -201.000 km/anno)*

*- soppressione di 9 corse della linea Edolo-Iseo-Brescia tra Pisogne ed Iseo (tratto rivierasco servito dalla ferrovia) pari a circa -54.000 km/anno; sono state mantenute le corse effettuate in parallelo alla ferrovia ma in orari non coperti dal servizio ferroviario.*

*Per la linea L929 Ponte di Legno - Orio al Serio - Sesto San Giovanni sono state prese in considerazione:*

*- l'ipotesi del transito del dalla stazione ferroviaria di Bergamo, ma la situazione del traffico stradale non garantisce una stabilità ed affidabilità del servizio; tale transito sarà valutato successivamente qualora le condizioni di traffico in arrivo/uscita dalla stazione diverranno più fluide;*

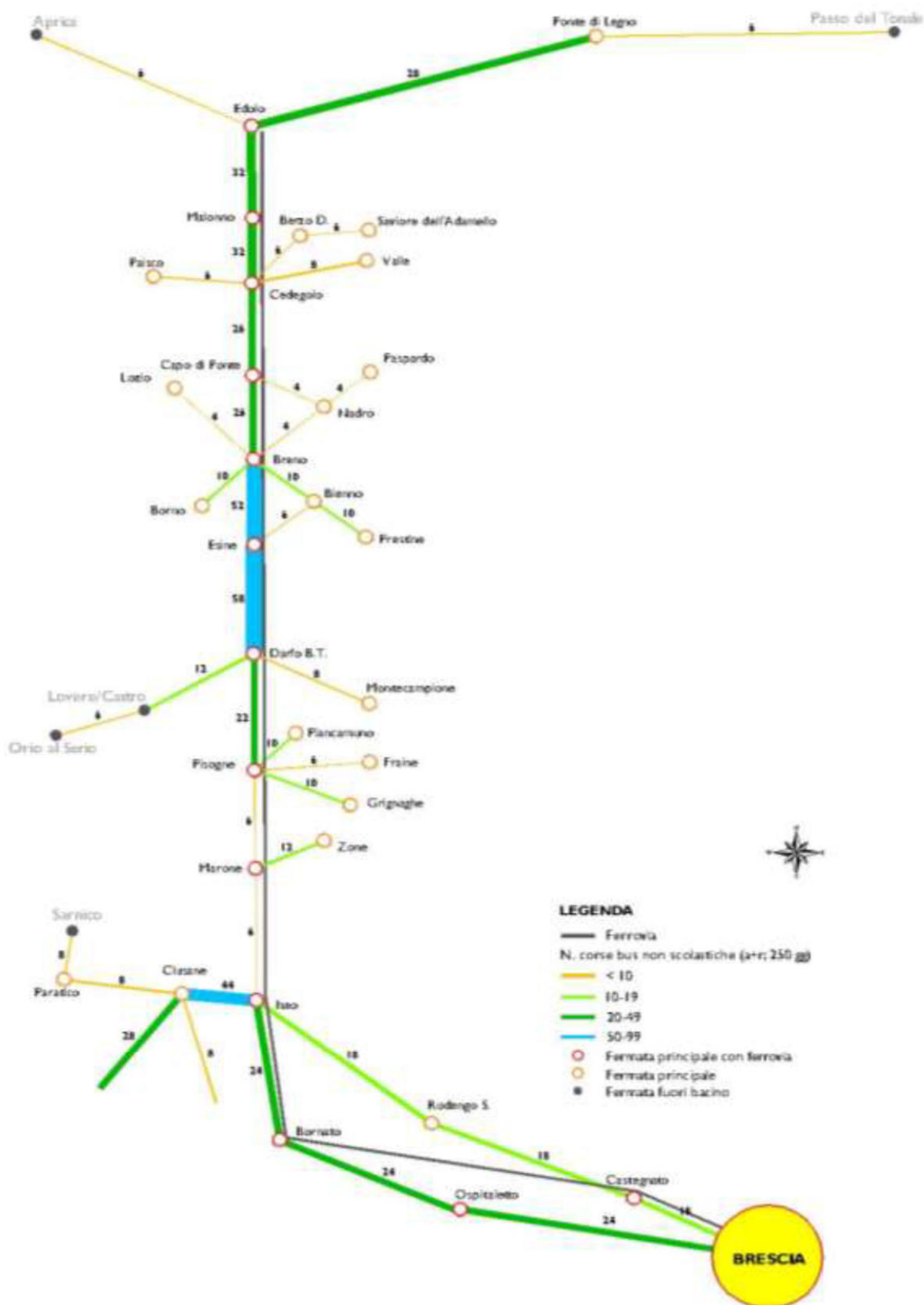
*- la possibilità che il servizio, che ad oggi risulta molto utilizzato ed apprezzato, possa mantenere la sua estensione extra-bacino a fronte di una contribuzione delle percorrenze inferiore rispetto ad altre linee (in quanto il rapporto costi/ricavi garantisce un denominatore maggiore).*

*Le corse complessive su ciascun tratto stradale sono mappate sinteticamente nello schema seguente; questi valori includono anche gli eventuali contributi delle altre linee per le altre direttrici/dorsali, e quindi di "transito" nella specifica area in studio.*

#### ***Diretrice 11: Edolo – Aprica – Tirano.***

*Il collegamento tra la Valle Camonica e la Valtellina, a seguito di accordi intercorsi negli anni precedenti tra la Provincia di Brescia e quella di Sondrio, è attualmente gestito nell'ambito del contratto di servizio del TPL del Bacino di Sondrio. Tale collegamento può assumere un ruolo importante nel completamento dei collegamenti ferroviari regionali nell'area settentrionale lombarda, raccordando il tratto ferroviario Milano – Tirano con quello tra Brescia ed Edolo. Linea Strutturante S11 Edolo - Tirano.*

*La realizzazione di una linea bus a valenza regionale avrebbe un servizio cadenzato e simmetrico con orari coordinati con le due linee ferroviarie; i due capolinea sarebbero le stazioni ferroviari di Edolo e Tirano. L'entità delle percorrenze è stata quantificata in circa 400.000 km dai quali andrebbero detratte le percorrenze già autorizzate per il servizio attuale.*



## L'accessibilità del servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma<sup>7</sup>

L'accessibilità ai servizi di TPL alle persone con disabilità o a mobilità ridotta, prima di costituire un fattore di competitività e di qualità del servizio offerto, rappresenta un obbligo normativo. Riguardo in specifico al trasporto passeggeri su autobus la fonte normativa principale è il Regolamento Europeo n.181/2011, entrato in vigore in data 1.03.2013.

Per quanto riguarda le tutele specifiche per i PRM, i Regolamenti UE in genere prevedono una serie di obbligazioni tra cui si evidenziano i seguenti, con riferimento agli aspetti che attengono più direttamente alla qualità del servizio:

- trattamento non discriminatorio nei confronti dei PRM: a enti gestori e vettori è fatto divieto di rifiutare la prenotazione o l'imbarco di un PRM per motivi di disabilità;
- obbligo per enti gestori e vettori di fornire ai PRM assistenza specifica gratuita sia presso le infrastrutture che a bordo dei veicoli;
- **obbligo per enti gestori e vettori di fissare, pubblicare e monitorare specifici standard di qualità per il servizio di assistenza fornito ai PRM;**
- obbligo per enti gestori e vettori di **provvedere alla formazione e all'aggiornamento sia del personale che presta assistenza diretta ai PRM sia del personale che lavora a diretto contatto coi passeggeri**, con riferimento alle esigenze specifiche dei PRM e alle modalità di rapportarsi ad essi;
- risarcimento finanziario per perdita o danni subiti dalle attrezzature per la mobilità dei PRM durante il trasporto;
- norme minime in materia di **informazione ai passeggeri prima e durante il viaggio, nonché informazioni sui diritti dei PRM e sulle condizioni di accesso** per i PRM; su richiesta, ove possibile, tali informazioni vengono fornite in formati accessibili ai PRM.

La mancata ottemperanza alle disposizioni legislative è disciplinata dal Decreto Legislativo n.169 del 4.11.2014 (Sezione III, articoli 8÷12) che definisce il regime sanzionatorio per le violazioni del Regolamento UE n.181/2011.

L'entrata in vigore dei Regolamenti europei rappresenta uno stimolo importante a garantire **in modo più completo ed efficace il diritto alla mobilità dei PRM**, in quanto la normativa italiana sul tema stabilisce principi generali e generici di accessibilità al trasporto pubblico (si vedano ad esempio la Legge n.104/1992 Art. 8 punto g) e 26; la Legge n. 118/1971 Art. 27) oppure detta alcune prescrizioni specifiche o tecniche per l'accessibilità di veicoli e infrastrutture di trasporto (si vedano ad esempio il DM 2 ottobre 1987; il DPR n. 503/1996 Art. 24-28; il Decreto Legislativo 8 marzo 2005, n. 52) e difetta di una visione organica e complessiva del trasporto pubblico come sistema di relazioni fra una pluralità di fattori, in cui la componente del "servizio" gioca un ruolo centrale.

A livello regionale in ogni caso, la garanzia dell'accesso al TPL da parte delle Persone con disabilità o PRM trova spazio nella **LR 6/2012**, che dispone di inserire nei Programmi di Bacino i *Piani per la mobilità delle persone con disabilità* previsti dall'articolo 26, comma 3, della Legge **5 febbraio 1992, n. 104** (Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate).

<sup>7</sup> *AGENZIA del TPL di BRESCIA, PROGRAMMA del TRASPORTO PUBBLICO del Bacino di Brescia, lotto III, area della Valle Camonica, 8.5*



L'accesso al TPL da parte delle Persone disabili o delle PRM richiede di affrontare tre diverse aspetti:

1. la disponibilità di **mezzi** di TPL adeguati al trasporto delle PRM;
2. la disponibilità di **fermate** adeguate alla salita/discesa dei mezzi, connesse con percorsi specificamente verificati per l'accessibilità alle PRM;
3. la definizione delle **procedure** di accoglienza al TPL delle PRM.

È evidente come soltanto la messa in opera di un'organizzazione che possieda le capacità di presidiare in modo unitario questi elementi è la base per assicurare un sistema del TPL adeguato allo scopo di garantire il livello di accessibilità al "sistema del TPL" nel suo complesso richiesto per soddisfare le esigenze di trasporto delle persone con disabilità o ridotta mobilità.

Con riferimento alle tre componenti sopra indicate, la situazione attuale si presenta variegata anche rispetto agli ambiti territoriali (si pensi solo alla forte differenza tra aree urbane e ambiti rurali). In estrema sintesi, il quadro è il seguente:

– **relativamente ai mezzi**, l'attuale flotta di autobus presenta caratteristiche tali da permettere il trasporto delle persone con disabilità su oltre il 90% dei mezzi ed il programma di rinnovo necessario per adeguare la flotta, permetterà in tempi brevi di poter disporre dell'intera flotta adatta all'uso da parte delle persone con disabilità o a ridotta mobilità.

– **per quanto riguarda le fermate**, il tema è più critico in quanto l'utilizzo da parte delle persone con disabilità richiede di avere fermate adeguate all'incarozzamento sui mezzi, e pertanto dotate di marciapiede con un'altezza sufficiente all'uso delle pedane e di essere inserite in un percorso accessibile pedonalmente.

A tale scopo verrà effettuato il rilievo delle configurazioni funzionali delle oltre 4.000 fermate totali presenti nel Bacino (di cui circa 3.600 afferenti ai servizi interurbani) e dal quale scaturirà un quadro della idoneità effettiva di queste infrastrutture a permettere l'uso del TPL da parte delle persone con disabilità o delle PRM.

Sarà poi prodotto un *Piano di Intervento sulle Fermate*, che dovrà essere attivato con il contributo degli Enti proprietari delle strade, all'interno del quale saranno individuati sia gli interventi sulle fermate sia gli eventuali **adeguamenti per i percorsi pedonali di accesso** alle stesse, in modo coerente alle esigenze delle persone con disabilità/PRM e secondo le priorità identificate sulla base dei flussi presenti.

**Procedure** di accoglienza delle persone con disabilità/PRM:

- all'interno del futuro Contratto di servizio verrà richiesto che i gestori del TPL si dotino di una procedura specifica per facilitare la fruibilità e l'accesso al servizio da parte delle PRM, specificando:
  - le modalità di informazione del servizio, con fermata/linea/corse predisposti per essere fruibili in autonomia dai passeggeri a ridotta mobilità;
  - modalità di accesso/prenotazione della corsa (ove non direttamente fruibile);
- le informazioni dovranno essere contenute nella Carta della Mobilità di cui dovranno dotarsi gli Affidatari dei servizi e pubblicate sul sito internet del TPL di Bacino.

Verranno quindi regolati e misurati gli obiettivi di adeguamento del sistema al pieno utilizzo da parte delle persone con disabilità/PRM attraverso indicatori specifici quali:

A. la percentuale di vetture attrezzate per accogliere passeggeri con ridotta mobilità, con l'**obbiettivo di ottenere che entro 3 anni dall'avvio del nuovo Contratto di Servizio tutto il parco mezzi sia accessibile alle persone con disabilità o a ridotta mobilità;**

B. la quota di percorrenze sul totale delle percorrenze effettuate con vetture accessibili a con disabilità/PRM;

C. la quota di fermate accessibili sul totale delle fermate, parametrizzato alla quantità di corse che vi transitano.

**Il Comune di Corteno Golgi non ha il PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.**

### lo viaggio ovunque in Lombardia - Agevolata

*lo viaggio ovunque in Lombardia Agevolata (IVOL Agevolata)* è un abbonamento annuale a tariffa agevolata per i residenti in Lombardia in possesso di determinati requisiti, che consente di viaggiare sui servizi di trasporto pubblico della Lombardia (autobus urbani e interurbani, tram, metropolitana, treni suburbani e regionali in seconda classe, funivie, funicolari, servizi di navigazione del lago d'Iseo). L'abbonamento NON è valido per i treni Intercity e di categoria superiore (es. Frecciarossa, FrecciaBianca, Frecciargento, Italo Treno), la metropolitana leggera per l'ospedale San Raffaele di Milano, le funivie turistiche e sciistiche, i servizi autobus di collegamento con gli aeroporti (vale però sulla linea ATM urbana 73 e X73 e sulla Linea 1 ATB da Bergamo a Orio al Serio) e sono esclusi i servizi ferroviari di 1a classe, i servizi di Gran Turismo, i servizi di navigazione sui laghi di Como, Garda e Maggiore, i servizi a chiamata non classificati di trasporto pubblico locale.

Con IVOL Agevolata, e SOLO in abbinamento alla CartaPlus Lombardia annuale (in vendita presso le biglietterie ferroviarie), è anche possibile viaggiare in 2a classe sui treni di tipo FrecciaBianca, InterCity, EuroCity, InterCityNight, EuroCityNight e Malpensa Express, in 1a classe sui treni Malpensa Express e regionali della Lombardia.

### Rete della viabilità<sup>8</sup>

Obiettivo generale delle proposte per la riorganizzazione della viabilità nel PGT del Comune di Corteno Golgi è il miglioramento delle diverse forme di mobilità, della qualità ambientale e della sicurezza stradale, da conseguire attraverso un insieme articolato di interventi per:

- La definizione delle funzioni e delle prestazioni dei diversi spazi stradali in rapporto al contesto e al progetto urbanistico;
- L'incremento e il miglioramento della mobilità ciclabile e pedonale;
- L'accessibilità ai nuclei storici.

Gli interventi riguarderanno:

- La moderazione della circolazione sulla Strada Statale;
- Il ridisegno della sezione stradale della Strada Statale, con l'individuazione degli spazi destinati alla viabilità ciclo-pedonale;
- La riqualificazione dell'asse viario di Via Valeriana con spazi destinati a pedoni, ciclisti e auto;
- L'individuazione e il completamento dei percorsi ciclabili e pedonali in prossimità dei nuclei

<sup>8</sup> PGT del Comune di Corteno Golgi

storici, delle attrezzature di servizio, di fruizione degli spazi verdi;

- L'implementazione delle aree di sosta;
- L'implementazione e la riqualificazione delle aree di incontro;
- La riqualificazione dei tracciati di viabilità esistenti;
- Il progetto di un'area fondamentale per il turismo, l'area Baradello, nella frazione di San Pietro.

### Completamento della rete viaria

Si prevedono diversi interventi a scala locale per migliorare la fruibilità degli ambiti edificati e dei servizi esistenti e in previsione.

## Trasporto Pubblico Locale

Sono attualmente in atto **programmi e azioni per migliorare l'efficienza della rete di trasporti pubblici** del territorio della Valle Camonica. In base ai dati relativi ai coefficienti per le linee che interessano il territorio della comunità montana, **si evidenzia uno scarso utilizzo dei mezzi pubblici da parte della popolazione**. La situazione potrebbe dipendere da vari fattori: i tempi di viaggio, la frequenza del servizio, il confort, la disponibilità di aree per l'interscambio tra mezzo pubblico e privato, l'integrazione di orari e tariffe tra i diversi soggetti che operano nel settore del trasporto pubblico.

### Il trasporto pubblico su gomma del territorio comunale di Corteno Golgi

Le linee di trasporto pubblico su gomma che servono il comune di Corteno Golgi sono gestite dalle società Perego e Gelmi autoservizi, collegando principalmente Edolo, Aprica e Tirano (Linea A61, di Autoservizi Gelmi e Bus Perego (9 corse di andata e 9 di ritorno, ridotte a 7 di andata e 6 di ritorno in estate).

Le fermate del TPL sono in totale 10 e sono dislocate principalmente lungo la S.S. n.39 del Passo dell'Aprica.

In dettaglio, scendendo dall'Aprica, si trovano:

#### 1. Corte

a. Località: Frazione di S. Pietro, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Giuseppe Tovini  
Direzione: Aprica

b. Località: Frazione di S. Pietro, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Corta  
Direzione: Edolo

#### 2. Galleno

a. Località: Frazione di Galleno, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Mazzini  
Direzione: Aprica

b. Località: Frazione di Galleno, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Mazzini Direzione: Edolo

#### 3. Parco

a/b. Località: Ristorante Hotel Parco, via Nazionale n.415 (S.S. 39)  
Direzione: Aprica/Edolo

#### 4. Campagnola

a/b. Località: Les-Fucine, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via S. Antonio  
Direzione: Aprica/Edolo

**5. Santicolo**

a/b. Località: Frazione di Santicolo, incrocio via Garibaldi - via Leopardi

Direzione: Aprica/Edolo

**6. Pisogneto Cimitero**

a/b. Località: Frazione di Pisogneto, via A. Schivardi, in prossimità della rotonda in cui convergono le vie Molinello, A. Schivardi e Pradella

Direzione: Aprica/Edolo

**7. Concordia (Ronco)**

a/b. Località: Frazione di Ronco, via Nazionale (S.S. 39) - Concordia

Direzione: Aprica/Edolo

**8. Lombro**

a/b. Località: Frazione di Lombro, via Nazionale (S.S. 39), incrocio via Lombro

Direzione: Aprica/Edolo

## Parcheggi pubblici<sup>9</sup>

Il Comune di Corteno Golgi è dotato di circa 60 aree a parcheggio pubblico e di tre piazze, una in particolare destinata al parcheggio per la funivia degli impianti sciistici.

Le aree a parcheggio sono per lo più di esigue dimensioni, dato che sono dislocate nei centri abitati. La superficie totale dei parcheggi risulta essere di circa 21.000 m<sup>2</sup>. Il totale dei posti auto è all'incirca di 900.

*Nota: il dato è approssimativo in quanto molti parcheggi non hanno un numero di posti auto definito.*

Il Piano prevede l'implementazione della dotazione di parcheggi nelle aree centrali e nei punti di partenza-intercambio degli itinerari ciclo-pedonali. A supporto di questo punto si rimanda all'articolo 13 delle NTA.

---

<sup>9</sup> PGT del Comune di Corteno Golgi

### 7.3. Inquadramento territoriale<sup>10</sup>

Disposta favorevolmente in senso ovest-est e solcata dal torrente *Ogliolo*, la **Val di Corteno** è la biforcazione nord della **Valle Camonica**, che si estende fra Edolo e il passo dell'Aprica, attraverso il quale si collega dolcemente alla **Valtellina**. La geomorfologia e l'insediamento umano, integrati armoniosamente, fanno dell'esteso bacino delle valli e convali di Corteno (ben 82 kmq) un ambiente climaticamente invidiabile e tipico del "versante soleggiato" alpino-centrale.

Da Corteno passava, in epoca romana, la **Via Valeriana** che collegava il fondovalle camuno al passo dell'Aprica e da qui si scendeva in Valtellina.

L'importanza storica del paese è in buona parte attribuibile alla sua **posizione strategica**, a cavallo della più importante arteria viaria di collegamento tra le due vallate.

Il **Comune di Corteno Golgi**, sito a 925 m. sul livello del mare, appare oggi contraddistinto da una particolare geomorfologia dell'abitato (e della relativa comunità), che si compone di ben **dieci frazioni** - **Doverio, Galleno, Lombro, Megno, Piazza, Pisogneto, Ronco, S. Antonio, San Pietro e Santicolo** - oltre ai piccoli nuclei di **Concordia e Les** o "**Fusine**" (lombo estremo della Repubblica di Venezia fino al 1797), disposti lungo la S.S. 39 dell'Aprica.

Scendendo dall'Aprica, si trovano in destra orografica: San Pietro, Fucine-Les, che dà accesso S. Antonio e alle relative valli di Campovecchio e Val Brandet, Pisogneto, Lombro e Santicolo; mentre in sinistra orografica: Galleno, Ronco, Doverio e Megno.

#### **San Pietro**

Stazione sciistica e turistica, sorta sulla Statale 39 all'estremità occidentale del Comune fino al Passo di Aprica. La maggior parte delle case sorgono sulle sponde dell'Ogliolo, lungo la Strada Valeriana proveniente da Camizù, il più antico nucleo del paese.

Notevoli sono gli impianti alberghieri e sportivi, collegati con l'attigua Aprica: impianto di risalita Baradello, piste di pattinaggio, percorsi per mtb-fondo-ciaspole, etc. Non lungi dai moderni edifici sorgono, sui versanti, numerose antiche malghe.

San Pietro fa parte, per alcuni servizi, della parrocchia di San Pietro Aprica.

È attraversato dalla antichissima **Strada Valeriana** che sale da Edolo al Passo dell'Aprica e poi in Valtellina.

#### **S. Antonio**

Sorge alla confluenza delle valli Brandet e Campovecchio, sul versante settentrionale del Corno dell'Agha (2471). È collegato con la Statale 39 dell'Aprica mediante un ponte sull'Ogliolo, dal quale si avvia la strada (Via Les) che risale la sponda destra della Valle di Sant'Antonio. All'inizio della valle c'è località Fusine, tanto che la valle è anche detta Valle delle Fucine.

Il borgo si trova alla base della Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio, per la valorizzazione della quale esiste oggi un moderno centro-visite, unito alla Stazione di Idrobiologia Alpina e all'Incubatoio Ittico di Valle, fiori all'occhiello della riserva di pesca.

Il centro storico è costituito di case antiche con architetture rustiche, ben conservate.

<sup>10</sup> Sito web del Comune di Corteno Golgi

### **Pisogneto**

Popoloso ed ampio nucleo, sorge in un tratto pianeggiante sulla sponda destra dell'Ogliolo, sotto le pendici settentrionali del Palone del Torsolazzo (2670). È attraversato dalla antichissima **Strada Valeriana** che sale da Edolo al Passo dell'Aprica e poi in Valtellina.

Nei secoli passati era il principale emporio dell'alta Val Camonica e centro commerciale da tempi antichissimi allo sbocco del Passo dell'Aprica verso Tirano e i Grigioni. Tristi vicende come la peste del 1630 e diversi incendi avevano ridotto il florido paese ad una piccola contrada, che rimase pur sempre il capoluogo del Comune di Corteno. La costruzione della nuova strada dell'Aprica (1854) ridiede impulso allo sviluppo economico e urbanistico del paese.

Essendovi nato il primo Nobel italiano, Camillo Golgi (insignito per la Medicina nel 1906), è sede dell'omonimo Museo, che sorge non lontano dalla casa natale.

### **Lombro**

Un'antica strada di sezione limitata si dirama dalla statale 39 dell'Aprica, lungo la quale sorge la parte più nuova del borgo, rasenta la rupe sulla quale è costruita la chiesa di S. Giovanni Battista e scende alla parte sottostante. Si narra che da Lombro la gente fuggì quando, nel 1514(?), l'Ogliolo straripò in paese, distruggendo un convento di frati a Pedàrio, il mulino e almeno metà delle case.

### **Santicolo**

Popoloso ed esteso nucleo, sorge alla base settentrionale del Piz Tri (2308) ed è attraversato dal ruscello Fontana del Mare, che scende dalle alture emergenti tra le due valli a monte. È attraversato dalla antichissima **Strada Valeriana** che sale da Edolo al Passo dell'Aprica e poi in Valtellina.

### **Galleno**

Ampio agglomerato, sorge su un'altura, di fronte alla collina di San Martino, sulla riva sinistra della forra dell'Ogliolo. È collegato con la Statale 39 dell'Aprica da una variante che varca il colle sui due versanti e attraversa il paese. Verso Bòtola, poco a est di Gàlleno, presso Gandós, c'è la cappella-ricordo dell'apparizione della Vergine alla muta Lazzaroni nel 1631.

### **Ronco**

Il paesello sorge sopra un colle, lambito da due ruscelli affluenti di sinistra dell'Ogliolo ed è raggiunto da una breve variante della statale 39 dell'Aprica. Il centro storico si sviluppa su due vie principali, preceduto dalla chiesetta di S. Rocco.

### **Megno**

È un paesello sulla variante che dalla statale 39 dell'Aprica raggiunge Dovério.

### **Doverio**

Il nucleo sorge su un pianoro alle pendici sudorientali del Monte Padrio ed è raggiunto dalla variante della statale 39 dell'Aprica, dopo aver oltrepassato Mégno.

Si trova in posizione panoramica su gran parte dei centri storici di Corteno Golgi, di fronte alla Valle Moranda. È attorniato da prati antichi a terrazzi e boschi attraversati da mulattiere e sentieri che conducono verso le malghe alpine. Qui si trova l'unico mulino ancora in funzione nell'intero territorio comunale.

## 7.4. Dati dei servizi e delle attrezzature comunitarie presenti sul territorio comunale <sup>11</sup>

### Dati turistici

I comuni della Valle Camonica con i maggiori arrivi nel 2020 sono stati: Ponte di Legno (47.928), Darfo Boario Terme (12.154), Temù (11.877), Corteno Golgi (6.414) e Borno (5.828).

#### *Area Edolo, Orobie Bresciane e Adamello*

Nel 2020, Corteno Golgi è stato il comune con il maggior numero di arrivi nell'area turistica di riferimento (46%), seguito da Edolo (35%), Sonico (13%), Malonno (6%).

Paisco Loveno non ha registrato arrivi. Si segnala che la frazione di San Pietro del comune di Corteno Golgi è confinante con la stazione turistica di Aprica (SO).

Comuni con il parametro di presenze maggiore nel 2020: Corteno (4,8%), Malonno (2,4%), Edolo (1,9%).

L'area turistica rappresenta il 15,7% degli esercizi (105), il 13% degli arrivi e il 10,4% delle presenze della Valle Camonica nel 2020.

Grazie alla **stazione sciistica Baradello 2000**, integrata al demanio dell'Aprica e alle significative **valenze ambientali e naturalistiche della Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio** (Val Brandet e Valle di Campovecchio), Corteno Golgi esprime significativi flussi turistici, oltre 50.000 presenze all'anno, concentrate soprattutto nel periodo invernale e nelle settimane di agosto, ma non solo, e distribuite in 12 strutture ricettive, di medio e basso profilo e con una dotazione di circa 500 posti letto, oltre che nelle numerose seconde case del territorio.

Ad esempio, nella **frazione di San Pietro**, in alta stagione (15 giorni estivi e 15 invernali) il numero delle presenze è più che triplicato rispetto al numero dei residenti. Pertanto, il comune è soggetto a notevoli variazioni insediative durante il corso dell'anno.

### Attrezzature turistiche

#### **Ufficio Turistico - Pro Loco**

L'ufficio turistico è sito nel capoluogo (in via Cavour), gestito dalla **Pro Loco di Corteno Golgi**. Attualmente chiuso in seguito alla modifica della viabilità di accesso al capoluogo.

La Pro loco Corteno Golgi gestisce anche una pagina Facebook e un profilo Instagram.

Sono presenti 4 bacheche turistiche e il sito web ufficiale: [www.cortenogolgi.it](http://www.cortenogolgi.it).

#### **Centro visite della Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio**

Collocato nella Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio, il "Centro Visite" è finalizzato ad assolvere ad una funzione prioritaria per le esigenze sia del pubblico che dell'Ente gestore della Riserva; infatti, per il pubblico costituisce il punto di partenza (o di arrivo) per ogni visita programmata

<sup>11</sup> Dati estratti dal PGT vigente e dal Report turistico 2021 DMO Valle Camonica, poi integrati mediante specifiche ricerche tematiche svolte nell'estate 2022

all'interno della Riserva e per il personale dell'Ente gestore costituisce invece la sede in cui viene mantenuta la regia di ogni azione che si svolge all'interno della Riserva stessa.

Il Centro Visite, presso cui ha sede la Stazione di Idrobiologia Alpina, è così costituito: due uffici e servizi igienici per i dipendenti e per il pubblico, reception di accoglienza, una sala polivalente, un magazzino/autorimessa nell'interrato. Interessante l'acquario che ospita le trote, in cui è ricostruito l'ambiente acquatico dei torrenti alpini, allestito nella sala espositiva in cui sono illustrati tutti gli aspetti ambientali e storico-culturali dell'area protetta.

### **La casa gialla (casa vacanze)**

La Casa Gialla, sita nella frazione di Lombro (via Lombro 72), è una casa vacanze per gruppi attualmente gestita dalla Parrocchia. L'edificio, con ampio giardino, è disposto su due piani. Piano terra: una cucina spaziosa e attrezzata, una ampia sala da pranzo, di una saletta per le attività collettive, una camera da 14 posti letto, servizi igienici con docce. Primo piano: una camera da 4 posti, una camera da 10 posti e due camere da 16 posti ognuna, servizi igienici con docce.

### **Rifugio Alpini di Campovecchio**

Nella Valle di Campovecchio, punto di partenza per bellissime escursioni nel parco, ma anche per cime più alpinistiche come il Telenek, fattibile sia in Estate che in inverno.

Molto interessante il giro che collega le due Valli passando per il Lago di Picol e il Bivacco Davide. Il punto di partenza per giungere al Rifugio è il **borgo di Sant'Antonio**, nel quale è necessario lasciare la macchina nel parcheggio all'entrata dell'abitato. Successivamente, a piedi, ci si addentra nel paese fino ad arrivare alla chiesetta. A fianco di essa, si imbecca il sentiero, adatto a qualsiasi tipo di camminatore e che in uno spettacolo naturale, permetterà di raggiungere il rifugio in all'incirca 40 minuti con un dislivello di 187mt. In alternativa, è possibile salire dalla strada principale, che accomuna le due vallate (Campovecchio e Val Brandet). Il primo tratto è una ripida salita in ciottoli, al termine della quale è presente la diramazione. Si seguono le indicazioni a destra, per la vallata "Campovecchio", addentrandosi nell'incontaminato bosco di montagna; questa alternativa permetterà di raggiungere il rifugio in 1h.

La vallata di Campovecchio è uno spettacolo per gli occhi: all'entrata, un caratteristico ponticello e qualche animale intagliato danno il benvenuto. Dopo aver passato le prime "baite", al rifugio si apre uno scenario da cartolina: alte creste innevate e a valle lunghe distese di pascoli. Proseguendo lungo la strada sterrata, aree di pic-nic immerse nella natura.

### **Ristoro del pescatore**

Nel capoluogo, in via Molino 60, località Laghetto, presso il torrente Ogliolo.

La struttura dispone di uno spazio ristorazione all'aperto, di un'area verde adibita a parco giochi e area picnic, oltre all'accesso al fiume per la pesca, con parcheggio adiacente.

### **Murales nelle contrade dell'Aprica (compresa S. Pietro)**

Si tratta della realizzazione di 16 dipinti che, in ogni contrada, propongono tre percorsi tematici ispirati alla storia locale e all'ambiente naturale. Autore delle opere è Alcide Pancot.

Per la visione del percorso di opere murarie, è possibile contattare l'Info Point Aprica, sia per richiedere la mappa che per informarsi sulla possibilità di avere l'accompagnamento di una guida che lo illustri, per una migliore esperienza di visita.



## Attrezzature sportive

### Ski area Corteno Golgi - Aprica

Il comprensorio sciistico Baradello 2000, nella frazione di San Pietro (Via Valeriana), è legato alla ski area dell'Aprica. Storica ski area di Corteno Golgi, alle porte di Aprica, collegata alle piste del Palabione e a tutto il comprensorio sciistico della località valtellinese, che consta oggi oltre 50 km di piste, in gran parte servite da impianti d'innevamento programmati. Realizzato a metà anni '60, il Baradello fu chiuso trentuno anni dopo, al termine della vita fisiologica dell'impianto. Nel 2004 la ski area è tornata a nuova vita. L'impianto di risalita è una moderna seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico, provvista di 127 cupoline in plexiglas. Dalla partenza in località San Pietro (1.152 m) all'arrivo presso la Piana dei Galli (1.972 m), sotto il Monte Baradello (2.258 m) si va in otto minuti, con una portata oraria di 1800 persone. A quota 1.650 c'è una stazione intermedia, che al momento è solo d'imbarco. Le piste, con larghezze che arrivano fino ai 100 metri, non sono mai più strette di 55-60 m. Vanno dalle facili, alle rosse e nere, di grande soddisfazione per gli sciatori più esperti ed esigenti. 15 km di piste, senza contare i tre collegamenti con quelle di Aprica (due con il Palabione: uno in quota e uno all'intermedia, uno con i Campetti all'arrivo in paese), corrispondenti a circa 1 milione di metri quadrati di demanio sciabile. Assai ampio anche il parcheggio alla base dell'impianto, che è lo stesso grande piazzale di un tempo, a nord della Valeriana, con l'aggiunta ora di quello più ridotto a sud, proprio sotto la stazione di partenza.

In considerazione della sua relativa bassa quota (1200-2000 m), che è però compensata dal punto di vista del mantenimento di una buona qualità della neve dalla favorevole esposizione a nord, Baradello Ski ha un altro grande vantaggio: quello di poter sciare in mezzo alle pinete.



### Scuola Italiana Sci & Snowboard Aprica

La scuola ([www.apricasci.com](http://www.apricasci.com)) offre un team di cinquanta maestri di sci, snowboard e telemark, istruttori nazionali e allenatori, che seguono gli allievi in completa sicurezza. I maestri sono costantemente aggiornati sui problemi di disabilità fisica e mentale. Hanno inoltre a disposizione il sistema DUAL SKI, che consente anche alle persone con disabilità fisiche di divertirsi sulle piste in compagnia o in autonomia.

### Riserva di Pesca sportiva

Nelle Valli di S. Antonio, il torrente è sede della riserva di Pesca Sportiva, interamente compresa nell'area protetta delle valli di Sant'Antonio. Risorse Web:

*[Riserva di Pesca Valli di Sant'Antonio / Comune di Corteno Golgi \(corteno-golgi.bs.it\)](http://corteno-golgi.bs.it)*

Il comune è dotato di un centro sportivo nel capoluogo, con un campo da calcio e uno da tennis; nelle frazioni di Santicolo e Galleno (via Caduti per la Resistenza), invece, sono presenti solo due campetti da calcio.

### Centro sportivo

Il centro sportivo S. Martino, situato in via Schivardi, offre la possibilità di svolgere svariate attività sportive durante tutto l'anno. La struttura è dotata di un campo da calcio e di una piastra polivalente che può essere utilizzata per giocare a tennis, pallavolo, calcetto e basket. Durante il periodo invernale, la gestione offre anche il pattinaggio su ghiaccio. All'interno è inoltre presente un bar, aperto tutto l'anno, oltre ai servizi di spogliatoi e docce.

Inoltre, si può assistere da settembre a maggio, nei fine settimana, alle partite delle squadre di casa partecipanti al campionato CSI Vallecamonica; mentre durante il mese di luglio e agosto, si può partecipare come squadra o come pubblico al consueto torneo serale di calcio a 7 organizzato dalla A.S.D. Golgi in collaborazione con l'Unione Sportiva del paese.

### Campi da calcio

*Pisogneto*

*Galleno*

Campo da calcio, con edificio di pertinenza, composto a piano terra da spogliatoi e servizi, e a piano primo dal campo da bocce.

### Campo da bocce

*Galleno*

Campo da bocce sito al primo piano dell'edificio di pertinenza al campo da calcio (sopra a spogliatoi e servizi).

### Attrezzature di istruzione

Nel Comune di Corteno Golgi è presente una **scuola dell'infanzia statale**, nella frazione di Galleno (via G. Mazzini, 82). In prossimità è presente un'area a parcheggio.

Inoltre, nel capoluogo (via A. Schivardi, 94/102) sono presenti una **scuola primaria** (5 classi) e una **scuola secondaria di primo grado** (tre classi). L'edificio scolastico è dotato di una **palestra**, e di un'area **parcheggio** di pertinenza.

Lo stesso edificio - la cui costruzione risale ai primi anni Settanta - ospita su tre piani diverse destinazioni d'uso:

- a piano terra vi sono gli ambulatori medici e la mensa scolastica, con ingressi indipendenti diretti dal parcheggio che occupa il piazzale che fronteggia l'immobile (P84);

- al piano primo v'è la scuola secondaria di primo grado "Enrico Fermi" (con un indirizzo ordinario e uno musicale), caratterizzata da un atrio molto spazioso e luminoso, sul quale si affacciano le aule delle 3 classi. Sono inoltre presenti: laboratorio di musica, laboratorio di informatica, bottega delle arti e biblioteca, spazio per lavori manuali e pratici, infermeria, aula insegnanti e aula colloqui.

- al piano secondo v'è invece la scuola primaria, che ospita 5 aule, un laboratorio di informatica, una biblioteca, un'aula con la LIM, la stanza covid, i bagni, due sgabuzzini e un grande atrio usato per le attività comuni a tutte le classi e per la ricreazione nel periodo invernale.

A fianco della struttura è presente un altro edificio sul lato ovest, che ospita invece la palestra scolastica, rimodernata di recente nell'illuminazione (2020) e nell'impianto di ricircolo aria e riscaldamento (2021): spaziosa e ben attrezzata. A sud c'è un prato dove di anno in anno si sperimentano varie coltivazioni (segale, patate, mais) legate al progetto "dal campo alla tavola", nell'ambito dell'educazione alimentare.

### Attrezzature amministrative

#### Municipio

Il Municipio è situato in un edificio a quattro piani, nel capoluogo, in Piazza Giovanni Venturini 1.

È dotato di un'ampia piazza adibita a parcheggio.

La sede municipale è composta dall'area amministrativa, dall'area finanziaria, dall'area tecnica, dall'area demografica e dall'area vigilanza - trasporti. Ospita la sala consiliare, utilizzata anche per assemblee e conferenze, al quarto piano

Gli orari di apertura ai cittadini sono da lunedì a venerdì dalle ore 8.30 alle ore 12.30 e il sabato si riceve dalle ore 8.00 alle ore 13.00.

All'esterno dell'edificio è presente anche un'area pedonale urbana (piazza G. Venturini).

### Attrezzature culturali

#### Museo Camillo Golgi e Biblioteca

Il Museo Camillo Golgi è dedicato all'insigne figura dello scienziato, qui nato nel 1843 (a due passi se ne ammira la casa natale, con lapide commemorativa), Nobel per la Medicina.

L'edificio, sito vicino alla chiesa parrocchiale nel centro del capoluogo (via Camillo Golgi), si sviluppa su tre piani: il piano terra ospita, oltre alla zona di accoglienza, anche la piccola Biblioteca Comunale (che rientra nel sistema bibliotecario della Valle Camonica) con sala consultazione scaffali e sala lettura, mentre i due piani superiori sono dedicati al Museo (esposizione e sala conferenze). Si segnalano: 272 visitatori nel 2018, 250 nel 2019 e 99 nel 2020.

#### Segheria veneziana

La segheria veneziana di Corteno Golgi, ristrutturata all'inizio degli anni 2000 e oggi disponibile per la fruizione turistica, specie a scopo culturale-didattico, si trova in facile posizione, lungo il torrente

Ogliolo, nella frazione di Galleno (via Sarù, lungo la S.S. 39), poco a monte di Corteno, in località Ràsega.

La Segheria veneziana dei "Calefe", costruita nel 1879 e in funzione fino alla fine degli anni novanta del secolo scorso, rappresenta un elemento importante della storia della vallata di Corteno che faceva delle proprie ricchezze boschive un fiore all'occhiello. Si tratta d'un ingegnoso esempio di attività artigianale (segatura e lavorazione del legname) che per funzionare sfruttava, attraverso un complesso meccanismo, l'energia naturale dell'acqua.

La segheria è detta "alla Veneziana" poiché utilizzava il sistema di azionamento tipico dell'Italia nord-orientale - biella-manovella, con collegamento diretto della manovella all'albero di trasmissione della piccola ruota idraulica - diffuso proprio ai tempi della Repubblica di Venezia nelle zone ricche di legname. Le segherie azionate con questo sistema venivano generalmente chiamate "alla Veneziana" per distinguerle da quelle "Angustiane", originarie dell'Europa centrale. Si ritiene che l'introduzione delle segherie ad acqua possa collocarsi intorno al XIII secolo (1200). L'origine e la distribuzione delle segherie alla veneziana appare legata alle tradizioni dei veneziani nella lavorazione e nel commercio del legname.

L'edificio presenta una forma rettangolare allungata, un piano seminterrato in muratura, un pavimento con ciottoli di fiume, una struttura di pilastri e capriate di legno che sorregge una copertura sempre di legno.

### **Mulino, S. Antonio**

Presso Sant'Antonio, è ancora visitabile il piccolo mulino, alimentato del torrente Brandet e storicamente gestito dalla comunità locale. È una struttura di modeste dimensioni, circa 20 mq. di superficie, a pianta rettangolare e sviluppo su unico livello, con muri in pietra e tetto in legno a due spioventi ricoperto di lastre in ardesia (prede o piode). All'esterno (su lato destro) è visibile la roggia con la grande ruota in legno e il canale di conduzione dell'acqua; la presa poco a monte dell'abitato risulta danneggiata, il canale è parzialmente interrato (sostituito da tubi di cemento) e il tratto terminale scoperto (costituito da condotti in legno) è stato recentemente rifatto. Attraverso una porta bassa e tre gradini in cemento rivestiti in pietra, si entra in uno spazio illuminato da una piccola finestra posta su lato opposto all'ingresso. Il castello di legno che sosteneva la macchina di macinazione, s'appoggia al muro destro verso la roggia. Le due macine ancora in loco sono in conglomerato, hanno spessore di 30 cm. e diametro di circa 110 cm.

### **Mulino, Doverio (Di proprietà privata - Vicinia, non oggetto del PEBA)**

A Doverio, soleggiata frazione del Comune di Corteno Golgi, che conta oggi circa cento abitanti, si trova il vecchio **Mulino della Vicinia**, ancora perfettamente funzionante. Costruito nel secondo dopoguerra, a due macine in pietra, alimentato ad elettricità e utilizzato in forma comunitaria. Vi venivano un tempo macinati mais, segale, grano saraceno, frumento, orzo e castagne. La funzione di questa struttura è tutt'oggi produttiva: macina regolarmente per i privati, o a scopo dimostrativo, chiunque voglia visitarlo lo può fare su prenotazione da settembre a giugno.

Protagonista della manifestazione *Lo Panner - I pani delle Alpi* insieme ai numerosi forni (Forno dei Cioche, Forno dei Tater e Forno Domenec) presenti nel paese.

## Attrezzature sociali

### **Sedi Alpini, Pro Loco e Unione sportiva Corteno**

La porzione di edificio di proprietà comunale sita in Piazza Roma n.2, nel capoluogo, dispone di tre appartamenti posti su altrettanti piani.

Ad oggi, ospita al primo piano CFS e Protezione Civile, al secondo un appartamento comunale, al terzo, la Sede US e Pro Loco.

### **Ambulatori Medici**

Nel Comune sono presenti tre ambulatori medici: uno nel capoluogo (via Cavour 23), uno nella frazione di Santicolo (Piazza XXIV Maggio 24) e la Guardia medica turistica - Servizio igiene e profilassi (via Schivardi, 104).

### **Oratorio (di proprietà della Parrocchia, non oggetto del PEBA)**

Il comune di Corteno Golgi è dotato di due oratori, uno nella frazione di Santicolo (Oratorio Paolo IV, in via Garibaldi) e uno nel capoluogo. Entrambi sono collocati nelle zone centrali, adiacenti alle aree religiose e ai centri sportivi.

### **Ufficio Postale (non oggetto del PEBA)**

La sede dell'ufficio postale è situata al piano terreno di un edificio residenziale in Via Schivardi ai numeri 76-78-80, occupando solo una porzione al piano terreno dell'edificio. Lungo la via e di fronte all'ufficio sono presenti aree di sosta e parcheggi. L'accesso al pubblico è stabilito da orari predefiniti.

### **Farmacia (di proprietà privata, non oggetto del PEBA)**

È presente un'unica farmacia privata nel capoluogo, mentre nella frazione di San Pietro sono presenti due dispensari farmaceutici operanti nei periodi turistici.

## Attrezzature religiose

### **Chiese (di proprietà della Parrocchia, non oggetto del PEBA)**

Nel Comune di Corteno Golgi sorgono 10 chiese:

CAPOLUOGO:

- Madonna del Rosario
- Santa Maria Assunta
- San Martino Franco

SANTICOLO:

- San Giacomo

DOVERIO:

- Santi Fabiano e Sebastiano

MEGNO:

- San Bernardino

LOMBRO:

- San Giovanni Battista

RONCO:

- San Rocco

### GALLENO:

- San Bartolomeo

### SANT'ANTONIO

- Sant'Antonio

Ubicate prevalentemente nei nuclei di antica formazione, sono servite da spazi a parcheggio disposti per lo più a lato delle sedi stradali adiacenti, ma la dotazione risulta insufficiente, soprattutto per quanto riguarda le chiese nelle frazioni più piccole, quali Ronco, Doverio, Megno e Lombro.

Tutte le chiese non sono collegate al contesto, anche immediato, con percorsi ciclabili e pedonali, mentre le relative strade di accesso risultano prive di marciapiedi.

Esigenze per le attrezzature religiose: miglioramento dell'accessibilità e di adeguati spazi per la sosta.

### Cimiteri

Il Comune di Corteno Golgi possiede due cimiteri, uno nella frazione di Santicolo (via IV Novembre) e uno nel capoluogo, Pisogneto (via Pradella), entrambi dotati di parcheggio di pertinenza.

Per entrambi i cimiteri non è presente un piano cimiteriale comunale e non sono previsti ampliamenti.

## Spazi aperti pubblici

### Parchi e aree a verde attrezzato

Corteno Golgi ha un numero esiguo di aree verdi e parchi.

Un parco giochi per bambini è nella frazione di Lombro in Via Lombro, a Pisogneto sono presenti due aree di sosta/pic-nic situate una lungo il torrente Ogliolo e una in Via Schivardi, di fronte al centro sportivo; infine, a San Pietro, in Via Nazionale è presente un'area verde, e in Via Valeriana un'area verde destinata a parco giochi nel periodo estivo e ad area sci nel periodo invernale.

In generale, la qualità del verde e della sistemazione del suolo delle aree a parco e giardino pubblico è discreta. Sono carenti, però, luoghi di aggregazione ed aree destinate a piccoli eventi, quali piazze, si prevedono pertanto due interventi, uno a Pisogneto, nel capoluogo, con la riqualificazione di Piazza Erbe e uno nella frazione di San Pietro con la riprogettazione di tutta l'area del Baradello, da destinarsi a servizi fruibili sia dai residenti che dai turisti.

### Aree a verde di nuova previsione

Il Piano dei Servizi prevede diverse aree di esigue dimensioni destinate a verde pubblico.

### Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio

La Riserva Naturale è raggiungibile dal Comune di Corteno Golgi, in località Campagnola, verso il piccolo borgo di S. Antonio. Un interessante centro visitatori e la Stazione di Idrobiologia Alpina accolgono gli escursionisti diretti verso la Val Brandet o la Valle di Campovecchio.

In questo Sito di Importanza Comunitaria (SIC) l'acqua è l'elemento caratterizzante, i torrenti che scorrono con cascate spumeggianti e pozze limpide di color smeraldo ospitano popolazioni ittiche molto particolari. Da citare la presenza dell'inconfondibile e caratteristico Scazzone (Cottus gobio).

La pesca è regolamentata. Rifugi e aree attrezzate per la sosta permettono agli escursionisti di percorrere e visitare questi ambienti in completa libertà e senza grandi fatiche

La Valle di Campovecchio si raggiunge percorrendo un facile sentiero che costeggia il torrente omonimo. Superata la chiesa del piccolo borgo di S. Antonio, ci si dirige a destra per un viottolo che

sale tra ombrosi boschi di abete rosso fino a raggiungere un pittoresco ponte in legno (0.20 h) e subito dopo le prime baite. La valle si allarga e il sentiero, diventando strada sterrata, raggiunge il Rifugio Alpini Campovecchio (0.40 h). Continuando la passeggiata si possono trovare, a lato del corso d'acqua, delle aree di sosta attrezzate dove poter trascorrere delle tranquille giornate nella Riserva naturale.

La Val Brandet è la più orientale. Superato il borgo di S. Antonio, mantenendo la sinistra, si sale per una ripida strada sterrata che in poco tempo ci porta all'ingresso della valle. La strada diventa pianeggiante e si raggiunge la chiesetta e il Rifugio Brandet (0.40 h). Si continua fino a raggiungere le aree pic-nic attrezzate del "Ponte del gallina" (0.20 h dal rifugio) e proseguendo ancora quella della malga Casazza (0.40 h dal rifugio). La presenza di alcune miniere e di alcuni antichi forni fusori sono la testimonianza di una antica attività mineraria legata all'estrazione della siderite e di altri minerali ferrosi.

## 7.5. Segnalazioni dei cittadini circa le difficoltà di fruizione di edifici e spazi pubblici

Di seguito si riportano le **Segnalazioni dei cittadini** rilevate mediante il **Questionario Online** e il **Modulo di segnalazione delle barriere** compilati da una quindicina di cittadini e turisti di Corteno G.

### 1. Persona con bambino/a (passeggino), S. Pietro

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*B.3. Se sì, quale/i? -*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive, il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente. Mancanza di marciapiede in tratto di S.S. 39 stretto e, nonostante obbligo di percorrenza a 50 km/h, passaggio auto a velocità molto più elevata.*

*B.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Realizzazione di tratto di marciapiede e riparazione marciapiede esistente in vari tratti disconnesso.*

*B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Tratto tra incrocio strada Relais des Alpes (mancanza marciapiede) e imbocco marciapiede posto su altro lato della strada.*





*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: Il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente. Mancanza di marciapiede in un tratto di S.S.39 che, nonostante il limite di 50 km/h, viene percorso dalle auto a velocità di molto superiori.*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Realizzazione marciapiede e installazione semaforo o limitatori velocità.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 5*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Si*

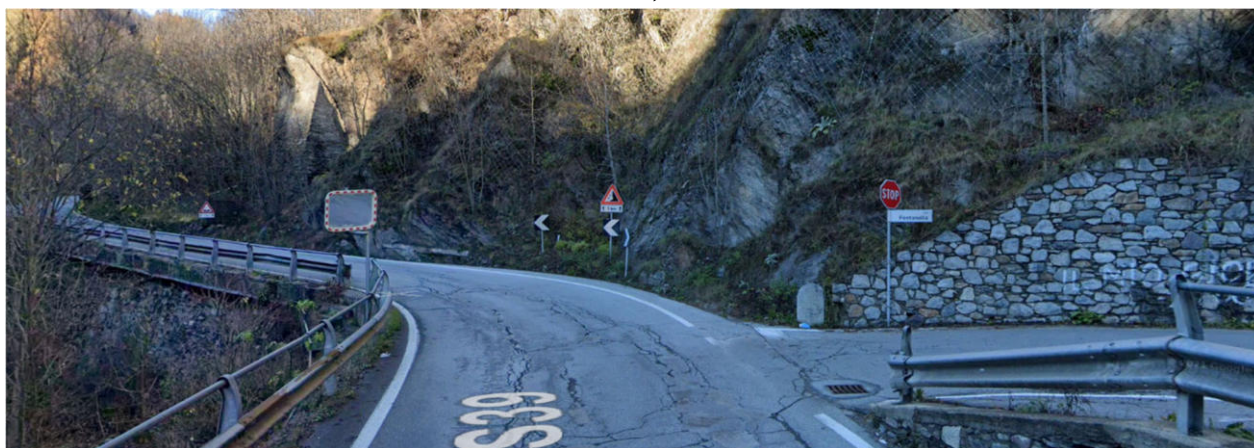
*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Si*

*E.3. Se sì, quale/i?*

*Attraversamento strada incrocio strada Residence Relais des Alpes, in S. Pietro.*



*Attraversamento statale S.S. 39 da via Fontanella, Galleno.*





**E.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI:** L'attraversamento pedonale non è adeguatamente segnalato. Manca il semaforo a chiamata con cicalino per le persone non vedenti. Manca il tratto di marciapiede che consente di raggiungere l'attraversamento pedonale in sicurezza.

**E.5. Suggestimenti per la risoluzione di tali problemi:** Realizzazione di marciapiede e installazione di semaforo pedonale.

**E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale:** 5

**F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No**

**F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No**

**G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì**

**G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì**

**G.3. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità del TRASPORTO PUBBLICO:** La fermata non è adeguatamente segnalata. Mancanza di fermata frazione Galleno (tolta a seguito di realizzazione galleria).

## 2. Persona con bambino/a (passeggino), Lombro

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Marciapiede in via Nazionale (S.S. 39) a Lombro*



*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: La pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Sistemazione del marciapiede in via Nazionale a Lombro*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Non saprei*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

### 3. Persona con bambino/a piccolo (passeggino), Pisogneto

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità: Mancano zone di sosta e sedute, Scarsa illuminazione, Servizi igienici non accessibili, Strada vecchia che dal ponte della fabbrica porta verso il cimitero: non si passa con passeggini o biciclette.*

*Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI: Giochi non accessibili a tutti i bambini.*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Dal ponte vecchio verso il cimitero.*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i*

*principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: Mancano zone di sosta e sedute; scarsa illuminazione;*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: -*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 2*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? No*

*E.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI: Manca il semaforo a chiamata con cicalino per le persone non vedenti; manca un'adeguata segnaletica di orientamento.*

*E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

#### 4. Persona autonoma, Santicolo

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*B.3. Se sì, quale/i? Museo Golgi*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: Vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampa, pedana elevatrice o ascensore*

*B.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Mettere un ascensore*

*B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*C.3. Se sì, quale/i? Ristoro del Pescatore*

*C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI: Al Ristoro del Pescatore, quando è abbassata la barra, non è possibile accedere con carrozzine e passeggini.*

*C.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Lasciare dello spazio per accedere o non abbassare la sbarra.*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 2*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Marciapiede di Lombro. Scale nei pressi del cimitero di Santicolo.*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? Sì*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: La pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive. Vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampe.*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Sistemare il marciapiede. Sostituire la scala con delle rampe.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 2*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Non saprei*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*G.3. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità del TRASPORTO PUBBLICO: Manca una copertura che protegga dalle intemperie e dal sole in attesa del bus.*

## 5. Persona autonoma, Galleno

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*B.3. Se sì, quale/i? Scuole medie/elementari (parzialmente, nel senso che l'accesso dal retro non è il massimo); Centro sportivo (locale bar al piano superiore e bagni a piano terra).*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: Vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampa, pedana elevatrice o ascensore; gradini scivolosi o non ben visibili e quindi pericolosi.*

*B.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Per le scuole: un percorso più agibile, che porti sul retro o l'aggiunta all'entrata di una rampa o un sistema di sollevamento*

(montacarichi/piattaforma/ascensore). Per il centro sportivo: una revisione della dislocazione dei servizi, creando un bagno anche sopra e una rampa di accesso.

**B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3**

**C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No**

**C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No**

**C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive.**

**C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 4**

**D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Si**

**D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Si**

**D.3. Se sì, quale/i? Diversi tratti di marciapiede sono in stato di degrado, molti tratti sono proprio assenti, quindi il cammino a ciglio strada risulta essere pericoloso.**

**D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No**

**D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: La pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; scarsa illuminazione.**

**D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Aggiunta almeno dei tratti principali di collegamento lungo le strade più trafficate (vedi Corteno-Santicolo) e la sistemazione di quelli esistenti, andando ad eliminare sconnessioni e buche.**

**D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 2**

**E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No**

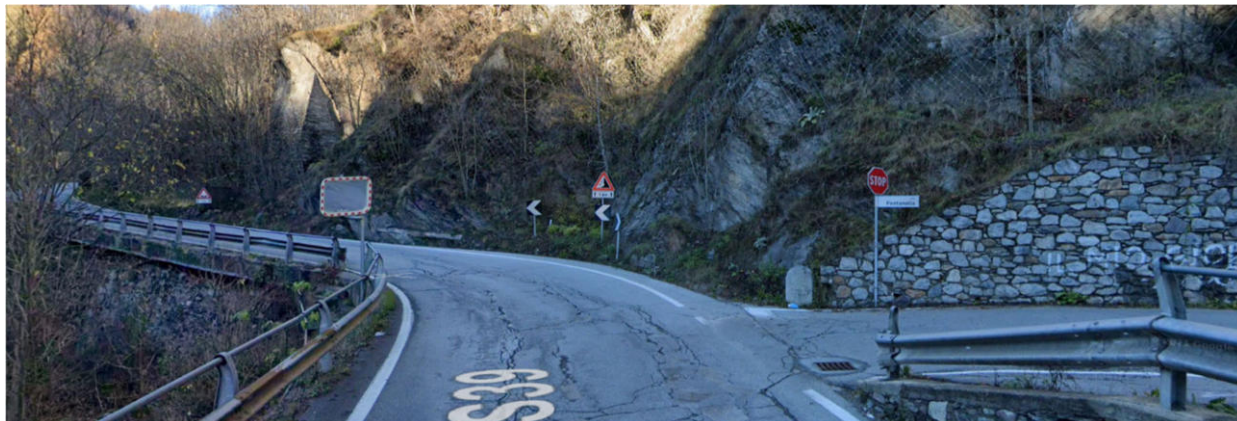
**E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Si**

**E.3. Se sì, quale/i? Lombro, Galleno (via Fontanella).**

**Attraversamento statale S.S. 39 da via Lombro, Lombro.**



*Attraversamento statale S.S. 39 da via Fontanella, Galleno.*



**E.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI:** *L'attraversamento pedonale non è adeguatamente segnalato.*

**E.5. Suggestimenti per la risoluzione di tali problemi:** *Maggiore segnalazione e aggiunta di alcuni attraversamenti.*

**E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale:** *2*

**F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato?** *No*

**F.2. Ritieni che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi?** *Non saprei*

**G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato?** *Sì*

**G.2. Ritieni che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi?** *Sì*

**G.3. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità del TRASPORTO PUBBLICO:** *Mancano fermate, relative di segnalazione e posti protetti. La fermata non è adeguatamente segnalata; la fermata è scarsamente illuminata; manca una copertura che protegga dalle intemperie e dal sole in attesa del bus; mancano sedute.*



## 6. Persona autonoma, Persona con bambino/a, Lombro

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Si*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Si*

*D.3. Se sì, quale/i? Non ci sono marciapiedi che collegano Lombro a Santicolo o a Corteno*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: Manca un'adeguata segnaletica di orientamento; mancano zone di sosta e sedute.*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Migliorare la cartellonistica e maggiore manutenzione dei percorsi Corteno-Laghetto del pescatore, Lombro-Cortenedolo.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 2*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? No*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Si*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Si*

*F.3. Se sì, quale/i? Parcheggio Valli S. Antonio*

*F.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHEGGI PUBBLICI: Il parcheggio non è adeguatamente segnalato; I posti auto sono troppo stretti; Troppo caro il parcheggio giornaliero, troppo distante e senza una navetta il secondo parcheggio in loc. Les.*

*F.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: -*

*F.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

## 7. Persona con bambino/a (passeggino), S. Pietro

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive.*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*C.3. Se sì, quale/i? Via Baradello, zona Abete e zona Baradello*

*C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; scale e rampe senza parapetto di protezione; scarsa illuminazione; giochi pericolosi.*

*C.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: -*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? No*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*E.3. Se sì, quale/i? Via Paletti, Via Tovini, Via Resclina e Via Nazionale*

*E.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI: L'attraversamento pedonale non è adeguatamente segnalato; l'attraversamento pedonale non è all'altezza del marciapiede; manca il semaforo a chiamata con cicalino per le persone non vedenti; scarsa illuminazione.*

*E.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Semafori*

*E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*G.3. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità del TRASPORTO PUBBLICO: La fermata non è adeguatamente segnalata; la fermata è scarsamente illuminata; manca una copertura che protegga dalle intemperie e dal sole in attesa del bus; mancano sedute.*

## 8. Persona autonoma, Santicolo

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? No*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? Si*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? No*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

**9. Persona con bambino/a (passeggino), Pisogneto**

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo; mancano pavimentazioni podotattili; scarsa illuminazione.*

*B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 4*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*C.3. Se sì, quale/i? Giochi rotti al parco giochi*

*C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI: sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo - come lampioni, aiuole, elementi di arredo urbano, cartelli, cestini per i rifiuti; giochi non accessibili a tutti i bambini; giochi pericolosi.*

*C.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Più cura*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Via Schivardi*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo - come lampioni, aiuole, elementi di arredo urbano, cartelli, cestini per i rifiuti, etc.), mancano pavimentazioni podotattili; scarsa illuminazione.*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Continuare l'illuminazione in via Schivardi.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*E.3. Se sì, quale/i? Via Brescia: le auto non si fermano, più volte ho rischiato incidenti.*

*E.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI: l'attraversamento pedonale non è adeguatamente segnalato; l'attraversamento pedonale non è all'altezza del marciapiede; l'attraversamento pedonale non è raccordato al marciapiede mediante una rampa; mancano pavimentazioni podotattili; le auto, anche se il semaforo è rosso, non si fermano.*

*E.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Mettere una telecamera e multare le auto che non si fermano al semaforo.*

*E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

## 10. Persona autonoma, Persona con bambino/a (passeggino), Galleno

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente.*

*B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 5*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Da Galleno a Corteno non esiste un percorso pedonale.*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? Sì*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente; manca un'adeguata segnaletica di orientamento; mancano zone di sosta e sedute; scarsa illuminazione.*

*D.6. Suggestimenti per la risoluzione di tali problemi: Opere pubbliche necessarie in tutto il Comune.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? No*

*E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 4*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*F.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

## 11. Persona autonoma, Persona con bambino/a (passeggino), S. Pietro

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente; sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo; mancano zone di sosta e sedute.*

*B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*C.3. Se sì, quale/i? Baradello*

*C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; scale e rampe senza parapetto di protezione, giochi non accessibili a tutti i bambini.*

*C.5. Suggestimenti per la risoluzione di tali problemi: -*

*C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*E.3. Se sì, quale/i? Tutti, specialmente quello al semaforo a San Pietro: la gente con le auto sfreccia.*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Non saprei*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

## 12. Persona con bambino/a (passeggino), Pisogneto

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI: Vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampe; mancano pavimentazioni podotattili.*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Marciapiedi con grosse deformità e pendenze difficili da percorrere con un passeggino, quindi sicuramente ancora più inadeguati per una persona con disabilità.*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? No*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: La pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive.*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Rifare i marciapiedi che necessitano di manutenzione per renderli utilizzabili da tutti.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? No*

*E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 5*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

13. Persona con bambino/a (passeggino), Persona con bambino/a, Persona con difficoltà/limitazioni motorie (Deambulatore / carrozzina manuale), Doverio

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*B.3. Se sì, quale/i? Scuola primaria/secondaria di primo grado Corteno; Biblioteca/Museo Golgi Corteno, Parco giochi (se così si può chiamare...) di Doverio, edificio ex scuole Doverio.*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente; sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo; vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampa, pedana elevatrice o ascensore; scale e rampe senza parapetto di protezione; gradini scivolosi o non*



*ben visibili e quindi pericolosi; manca un'adeguata segnaletica di orientamento; mancano zone di sosta e sedute.*

**B.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi:** *Abito in un paese dove non esistono marciapiedi e attraversamenti pedonali, dossi o semafori che facciano rallentare le auto, dove il manto stradale è talmente malconco da rendere difficile, se non quasi impossibile, percorrerlo con un passeggino o una carrozzina... Altro che barriere architettoniche, qui mancano i servizi fondamentali per i normodotati, figuriamoci per le persone con disabilità.*

**B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale:** 1

**C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato?** Sì

**C.2. Ritieni che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi?** Sì

**C.3. Se sì, quale/i?** *Doverio (ripeto, se può essere chiamato "parco pubblico")*

**C.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHI PUBBLICI:** *la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente; sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo - come lampioni, aiuole, elementi di arredo urbano, cartelli, cestini per i rifiuti; vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampe; scale e rampe senza parapetto di protezione, gradini scivolosi o non ben visibili e quindi pericolosi, manca un'adeguata segnaletica di orientamento; mancano zone di sosta e sedute; giochi non accessibili a tutti i bambini; giochi pericolosi; Degrado più totale...*

**C.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi:** *Riqualificare completamente il "parco giochi" compresa la pavimentazione, la recinzione, che deve essere a prova di cani/gatti che ad oggi entrano e lasciano indisturbati le proprie deiezioni, e sostituire tutti i giochi vecchi, rotti e pericolosi.*

**C.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale:** 1

**D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato?** Sì

**D.2. Ritieni che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi?** Sì

**D.3. Se sì, quale/i?** *La Via Panoramica, dove le auto sfrecciano indisturbate come fossimo in una strada extraurbana.*

**D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi?** No

**D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI:** *la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; il percorso pedonale ha una larghezza insufficiente; sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo - come lampioni, aiuole, elementi di arredo urbano, cartelli, cestini per i rifiuti, etc.), vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampe; mancano zone di sosta e sedute;*

**D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi:** *Adottare sistemi di rallentamento delle auto (anche se il numero di auto in circolazione è esiguo, la quasi totalità non rispetta minimamente i limiti di velocità) e creare percorsi pedonali sicuri con marciapiedi o perlomeno ripari.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*E.2. Ritieni che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*E.3. Se sì, quale/i? Quelli inesistenti delle piccole frazioni abbandonate al degrado...*

*E.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI: l'attraversamento pedonale non è adeguatamente segnalato; l'attraversamento pedonale non è all'altezza del marciapiede; l'attraversamento pedonale non è raccordato al marciapiede mediante una rampa; manca il semaforo a chiamata con cicalino per le persone non vedenti; manca un'adeguata segnaletica di orientamento; mancano pavimentazioni podotattili; scarsa illuminazione; Manca l'attraversamento pedonale stesso.*

*E.5. Suggestimenti per la risoluzione di tali problemi: -*

*E.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*F.2. Ritieni che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*F.3. Se sì, quale/i? Parcheggio piazza Doverio*

*F.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PARCHEGGI PUBBLICI: il parcheggio non è adeguatamente segnalato; mancano i parcheggi riservati alle persone con disabilità; il percorso pedonale del parcheggio ha una larghezza insufficiente; sono presenti ostacoli lungo i percorsi, posizionati in modo da ridurre la larghezza o creare pericolo - come lampioni, aiuole, elementi di arredo urbano, cartelli, cestini per i rifiuti, etc.), manca un'adeguata segnaletica di orientamento.*

*F.5. Suggestimenti per la risoluzione di tali problemi: -*

*F.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 1*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*G.2. Ritieni che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*G.3. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità del TRASPORTO PUBBLICO: la fermata non è adeguatamente segnalata; la fermata è scarsamente illuminata; la pavimentazione è sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive; manca una copertura che protegga dalle intemperie e dal sole in attesa del bus; mancano sedute; mancano pavimentazioni podotattili.*

## 14. Persona autonoma, Ronco

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? A Ronco, in una traversa di via Camillo Berneri, quando hanno rifatto la pavimentazione, è stato creato un gradino.*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? -*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: Vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampe;*

*D.6. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Eliminazione del gradino, creando una rampa.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 2*



*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Non saprei*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

#### 15. Persona con difficoltà/limitazioni motorie (carrozzina), Galleno

*B.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione degli EDIFICI PUBBLICI o aperti al pubblico a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*B.2. Ritiene che ci siano EDIFICI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Sì*

*B.3. Se sì, quale/i? Ex scuola Doverio, Stabile Comunale Piazza Roma, Accesso Cappella Madonna di Gandos*

*B.4. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità degli EDIFICI PUBBLICI: vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampa, pedana elevatrice o ascensore.*

*B.5. Suggerimenti per la risoluzione di tali problemi: Aggiunta di dispositivi /ascensore o rampa per accesso*

*B.6. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 4*

*C.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di fruizione dei PARCHI PUBBLICI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*C.2. Ritiene che ci siano PARCHI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

*D.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso o di movimento lungo i PERCORSI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? Sì*

*D.2. Ritiene che ci siano PERCORSI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Sì*

*D.3. Se sì, quale/i? Percorso accesso Madonna di Gandos*

*D.4. Dalla sua abitazione è presente un PERCORSO PEDONALE sicuro e agevole per raggiungere i principali servizi pubblici di Corteno Golgi? Sì*

*D.5. Osservazioni o segnalazioni relative ai problemi di accessibilità dei PERCORSI PEDONALI: vi sono gradini privi di sistemi alternativi accessibili, come rampe; mancano zone di sosta e sedute.*

*D.6. Suggesti per la risoluzione di tali problemi: Aggiungere rampa oppure creare nuovo percorso.*

*D.7. Priorità di intervento nella programmazione comunale: 3*

*E.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento negli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI a Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*E.2. Ritiene che ci siano ATTRAVERSAMENTI PEDONALI di difficile fruizione o pericolosi a Corteno Golgi? Non saprei*

*F.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di movimento nei PARCHEGGI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*F.2. Ritiene che ci siano PARCHEGGI PUBBLICI di difficile fruizione a Corteno Golgi? Non saprei*

*G.1. Lei o qualcuno in famiglia ha mai riscontrato difficoltà di accesso ai TRASPORTI PUBBLICI di Corteno Golgi, per cui si è sentito insicuro, a disagio, impaurito, stanco o inadeguato? No*

*G.2. Ritiene che il TRASPORTO PUBBLICO sia di difficile fruizione a Corteno Golgi? No*

## 16. Persona con passeggino, Linda Bonafini

*Segnalo un punto ove è difficile e pericoloso passare con il passeggino, zona laghetto del Pescatore, Pisogneto.*



## 8. Edifici e spazi aperti pubblici analizzati: criticità e soluzioni

### 8.1. Edifici comunali a destinazione pubblica e/o aperti al pubblico

Di seguito si riporta l'elenco degli edifici comunali a destinazione pubblica oggetto del PEBA e analizzati attraverso dei rilievi effettuati sul territorio comunale nel periodo intercorso tra agosto e dicembre 2022 (*ref. S02 - Schede dei rilievi - edifici di proprietà comunale*):

#### **Attrezzature turistiche**

- Ex Ufficio Turistico - Pro Loco (Pisogneto) – E05
- Centro visite della Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio (Les-S. Antonio) – E18
- La casa gialla (casa vacanze, Lombro) – E04
- Ristoro del pescatore (Pisogneto) – E17

#### **Attrezzature di istruzione**

- Scuola dell'infanzia (Galleno) – E07
- Scuola primaria e secondaria di primo grado (Pisogneto) – E19, E 50

#### **Attrezzature religiose**

- Cimitero (Pisogneto) – E11
- Cimitero (Santicolo) – E21

#### **Attrezzature culturali**

- Biblioteca (Pisogneto) – E09
- Museo Camillo Golgi (Pisogneto) – E09
- Segheria veneziana (Galleno) – E10
- Mulino S. Antonio (S. Antonio) – E03

#### **Attrezzature amministrative**

- Municipio (Pisogneto) – E08

#### **Attrezzature sociali**

- Sede Alpini e altre associazioni (Pisogneto) – E02
- Sala Pietro Chiodi (Pisogneto) – E41

#### **Attrezzature sportive**

- Ski area Corteno Golgi – Aprica (S. Pietro)
- Palestra (complesso scolastico, Pisogneto) – E 12
- Centro sportivo S. Martino (Pisogneto) – E13
- Campi da calcio (Pisogneto, Galleno) – E13, E15
- Campo da bocce (Galleno) – E15

Si riporta inoltre la tabella di sintesi della valutazione del grado di accessibilità definita con le schede di rilievo:

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

Valutazione del grado di accessibilità							
Edificio (Codice, nome e frazione)	Parcheggio di pertinenza	Percorsi esterni di pertinenza	Accessibilità esterna	Collegamenti verticali	Servizi igienici	Percorsi interni	LIVELLO DI ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA
E02CG Appartamenti comunali e sede associazioni (Pisognefo)	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Non accessibile	Non accessibile	Non accessibile	Non accessibile	Non accessibile
E03CG Mulino S. Antonio (S. Antonio)	Accessibile in autonomia	Non accessibile	Non accessibile			Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Non accessibile
E04CG La casa gialla - casa vacanze (Lombro)	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Non accessibile	Non accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E05CG Ex Ufficio Turistico - Pro Loco (Pisognefo)	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia		Non accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia
E07CG Scuola dell'infanzia (Galleno)	Accessibile in autonomia	Accessibile con difficoltà	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con difficoltà	Non accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E08CG Municipio (Pisognefo)	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E09CG Biblioteca e Museo Golgi (Pisognefo)	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia	Non accessibile	Accessibile con difficoltà	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E10CG Segheria Veneziana (Galleno)	Non accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia		Accessibile in autonomia	Non accessibile	Non accessibile
E11CG Cimitero (Pisognefo)	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia			Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia
E12-E19-E50 CG Scuola primaria e secondaria di 1° grado, palestra (Pisognefo)	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E13CG Centro sportivo S. Martino (Pisognefo)	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Non accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E15CG Campi da calcio e da bocce (Galleno)	Accessibile con difficoltà	Non accessibile	Non accessibile	Non accessibile		Accessibile con difficoltà	Non accessibile
E17CG Ristoro del pescatore (Pisognefo)	Non accessibile	Non accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile		Non accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Non accessibile
E18CG Centro visite della Riserva Naturale delle Valli di S.A. (Les-S. Antonio)	Non accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Non accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E21CG Cimitero (Santicolo)	Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia	Accessibile con difficoltà	Non accessibile		Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile
E41CG Sala Pietro Chiodi (Pisognefo)	Accessibile con accompagnatore/ parzialmente accessibile	Accessibile in autonomia	Accessibile con difficoltà		Accessibile in autonomia	Accessibile in autonomia	Accessibile con difficoltà

## 8.2. Spazi e percorsi esterni, pubblici e comunali

Di seguito l'elenco degli spazi e dei percorsi esterni, pubblici e comunali analizzati attraverso dei rilievi effettuati sul territorio comunale nel periodo intercorso tra agosto e dicembre 2022:

- Parcheggi;
- Percorsi pedonali;
- Piazze, parchi gioco, aree verdi;
- Attraversamenti pedonali;
- Fermate del Trasporto Pubblico Locale.

Si rimanda alle tavole e alle schede di rilievo allegate (*rif. S01, S03, T01, T02*) per la consultazione degli oggetti analizzati in dettaglio, mentre si riportano qui le tabelle riassuntive:

- della **valutazione del grado di accessibilità** definita con le schede di rilievo,
- delle **criticità e soluzioni relative a ciascun elemento, comprensive della stima dei costi di intervento.**



# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

Valutazione del grado di accessibilità											
Attraversamenti pedonali		Percorsi comunali		Piazze, Aree verdi e Parchi giochi		Parcheggi principali		Parcheggi riservati a persone con disabilità			
A01	Accessibile con difficoltà	C01	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	V01	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	P01	Accessibile in autonomia	PD01	Accessibile con difficoltà	F01a	Non accessibile
A02	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	C02	Accessibile in autonomia	V05	Non accessibile	P03	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	PD02	Accessibile in autonomia	F01b	Non accessibile
A03	Accessibile con difficoltà	C03	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	V06	Non accessibile	P04	Accessibile con difficoltà	PD03	Accessibile in autonomia	F02a	Non accessibile
A04	Non accessibile	C04	Non accessibile	V08	Non accessibile	P10	Accessibile con difficoltà	PD04	Accessibile in autonomia	F02b	Non accessibile
A05	Accessibile in autonomia	C05	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	V10	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	P11	Accessibile con difficoltà	PD05	Accessibile in autonomia	F03ab	Non accessibile
A06	Non accessibile	C06	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	V33	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	P13	Accessibile in autonomia	PD06	Accessibile con difficoltà	F04ab	Non accessibile
A07	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	C07	Accessibile con difficoltà	V80	Non accessibile	P14	Accessibile in autonomia	PD07	Accessibile in autonomia	F05ab	Non accessibile
A08	Accessibile con difficoltà	C08	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile			P16	Accessibile con difficoltà	PD08	Accessibile in autonomia	F06ab	Accessibile con difficoltà
A09	Accessibile con difficoltà	C09	Accessibile con difficoltà			P18	Non accessibile	PD09	Accessibile in autonomia	F07ab	Non accessibile
A10	Non accessibile	C10	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile			P19	Accessibile con difficoltà	PD10	Accessibile in autonomia	F08ab	Non accessibile
A11	Non accessibile	C11	Accessibile in autonomia			P20	Accessibile con difficoltà	PD11	Non accessibile		
A12	Non accessibile	C12	Accessibile in autonomia			P21	Non accessibile	PD12	Non accessibile		
A13	Non accessibile	C13	Accessibile con difficoltà			P22	Accessibile con difficoltà				
A14	Non accessibile	C14	Accessibile in autonomia			P23	Non accessibile				
A15	Non accessibile	C15	Non accessibile			P24	Accessibile con difficoltà				
A16	Non accessibile	C16	Accessibile con difficoltà			P25	Accessibile con difficoltà				
A17	Non accessibile	C17	Accessibile con difficoltà			P26	Accessibile con difficoltà				
A18	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	C18	Non accessibile			P28	Accessibile con difficoltà	P45	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile		
A19	Non accessibile	C20	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile			P29	Accessibile in autonomia	P47	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile		
A33	Accessibile con difficoltà	C21	Non accessibile			P30	Accessibile con difficoltà	P49	Accessibile con difficoltà		
A34	Accessibile con difficoltà	C22	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile			P31	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	P51	Accessibile con difficoltà		
		C23	Non accessibile			P33	Accessibile con difficoltà	P53	Accessibile in autonomia		
		C24	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile			P34	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	P54	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile		
		C25	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile			P35	Accessibile con difficoltà	P80	Non accessibile		
						P37	Accessibile con difficoltà	P81	Accessibile in autonomia		
						P42	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile	P82	Accessibile con accompagnatore/parzialmente accessibile		
								P83	Accessibile con difficoltà		
								P84	Accessibile in autonomia		
								P85	Accessibile con difficoltà		
								P86	Non accessibile		

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE ATTRAVERSAMENTI																		
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			A01 (n.2 in serie)		A02		A03		A04		A05		A06		A07 (n.5 in serie)		A08		A09		
		n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm	650,00 €	cad							1	650,00 €											
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2a_Realizzazione/adequamento di segnaletica orizzontale (strisce zebra)	6,50 €	mq	20	130,00 €	15	97,50 €	10	65,00 €									10	65,00 €			
	2b_Cancellatura di segnaletica orizzontale esistente mediante asportazione meccanica	5,00 €	mq			25	125,00 €															
	2c_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale (cartello)	330,00 €	cad	4	1.320,00 €	6	1.980,00 €	6	1.980,00 €	6	1.980,00 €				8	2.640,00 €						
	2d_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale luminosa	500,00 €	cad																			
3_Assenza/inadeguatezza impianto semaforico	3b_Installazione impianto semaforico con tasto per chiamata e cicalino	10.000,00 €	cad									1	10.000,00 €	1	10.000,00 €	2	20.000,00 €					
	3c_Integrazione del tasto di chiamata accessibile anche a persone ipovedenti	1.000,00 €	cad																			
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento a ipovedenti e non vedenti	150,00 €	ml					7	1.050,00 €	7	1.050,00 €	7	1.050,00 €	7	1.050,00 €	30	4.500,00 €	6	900,00 €			
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (ipotesi largh. 2,5 ml)	2.000,00 €	cad											1	2.000,00 €	2	4.000,00 €					
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	mq	20	2.000,00 €	30	3.000,00 €	20	2.000,00 €						10	1.000,00 €			10	1.000,00 €	5	500,00 €
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo	75,00 €	mq																			
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €	ml																			
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €	h							24	840,00 €				24	840,00 €						

A01	3.450,00 €	A02	5.202,50 €	A03	5.095,00 €	A04	4.520,00 €	A05	11.050,00 €	A06	14.890,00 €	A07	31.140,00 €	A08	1.965,00 €	A09	500,00 €
-----	------------	-----	------------	-----	------------	-----	------------	-----	-------------	-----	-------------	-----	-------------	-----	------------	-----	----------

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI ESISTENTI		Costo unitario	CODICE ATTRAVERSAMENTI																	
			A10 (n.2 in serie)		A11 (n.4 in serie)		A12 (n.4 in serie)		A13		A14		A15		A16		A17 (n. 6 in serie)		A18	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI		n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm	650,00 €			1	650,00 €														
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2a_Realizzazione/adeguamento di segnaletica orizzontale (strisce zebra)	6,50 €					50	325,00 €												
	2b_Cancellatura di segnaletica orizzontale esistente mediante asportazione meccanica	5,00 €																		
	2c_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale (cartello)	330,00 €	2	660,00 €	4	1.320,00 €							2	660,00 €	4	1.320,00 €	1	330,00 €		
	2d_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale luminosa	500,00 €			2	1.000,00 €				2	1.000,00 €	2	1.000,00 €	2	1.000,00 €	14	7.000,00 €			
3_Assenza/inadeguatezza impianto semaforico	3b_Installazione impianto semaforico con tasto per chiamata e cicalino	10.000,00 €	1	10.000,00 €						1	10.000,00 €	1	10.000,00 €			3	30.000,00 €			
	3c_Integrazione del tasto di chiamata accessibile anche a persone ipovedenti	1.000,00 €			1	1.000,00 €								1	1.000,00 €			1	1.000,00 €	
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento a ipovedenti e non vedenti	150,00 €	15	2.250,00 €	10	1.500,00 €				10	1.500,00 €	8	1.200,00 €	10	1.500,00 €	30	4.500,00 €	12	1.800,00 €	
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (ipotesi largh. 2,5 ml)	2.000,00 €	1	2.000,00 €	1	2.000,00 €				1	2.000,00 €	1	2.000,00 €	1	2.000,00 €	7	14.000,00 €			
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	5	500,00 €	20	2.000,00 €	80	8.000,00 €	10	1.000,00 €			10	1.000,00 €						
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo	75,00 €														100	7.500,00 €			
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €												10	700,00 €	50	3.500,00 €			
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €								4	140,00 €									
			<b>A10</b>	<b>15.410,00 €</b>	<b>A11</b>	<b>9.470,00 €</b>	<b>A12</b>	<b>8.325,00 €</b>	<b>A13</b>	<b>1.000,00 €</b>	<b>A14</b>	<b>14.640,00 €</b>	<b>A15</b>	<b>15.200,00 €</b>	<b>A16</b>	<b>6.860,00 €</b>	<b>A17</b>	<b>67.820,00 €</b>	<b>A18</b>	<b>3.130,00 €</b>

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI ESISTENTI		Costo unitario	CODICE ATTRAVERSAMENTI						TOTALE	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI		A19		A33		A34		n.	Costo totale
			n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale		
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm	650,00 €							2	1.300,00 €
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2a_Realizzazione/adeguamento di segnaletica orizzontale (strisce zebra)	6,50 €							105	682,50 €
	2b_Cancellatura di segnaletica orizzontale esistente mediante asportazione meccanica	5,00 €							25	125,00 €
	2c_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale (cartello)	330,00 €	2	660,00 €	2	660,00 €			47	15.510,00 €
	2d_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale luminosa	500,00 €					2	1.000,00 €	24	12.000,00 €
3_Assenza/inadeguatezza impianto semaforico	3b_Installazione impianto semaforico con tasto per chiamata e cicalino	10.000,00 €							10	100.000,00 €
	3c_Integrazione del tasto di chiamata accessibile anche a persone ipovedenti	1.000,00 €							3	3.000,00 €
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento a ipovedenti e non vedenti	150,00 €			8	1.200,00 €			167	25.050,00 €
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (ipotesi largh. 2,5 ml)	2.000,00 €	1	2.000,00 €	1	2.000,00 €	1	2.000,00 €	18	36.000,00 €
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €							220	22.000,00 €
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo	75,00 €	10	750,00 €					110	8.250,00 €
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €					10	700,00 €	70	4.900,00 €
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €							52	1.820,00 €

A19	3.410,00 €	A33	3.860,00 €	A34	3.700,00 €	Tot.	230.637,50 €
-----	------------	-----	------------	-----	------------	------	--------------

PERCORSI PEDONALI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PERCORSI													
				C01		C02		C03		C04		C05		C06		C07	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento pedonale.	650,00 €	cad											1	650,00 €		
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2a_Realizzazione nuova/adeguamento di segnaletica orizzontale attraversamento pedonale (strisce zebra)	6,50 €	m <sup>2</sup>					20	130,00 €	36	234,00 €			15	97,50 €		
	2c_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale (cartello)	330,00 €	cad	4	1.320,00 €			2	660,00 €	4	1.320,00 €			2	660,00 €		
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti.	150,00 €	ml														
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in asfalto	30,00 €	m <sup>2</sup>														
	5b_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in porfido	45,00 €	m <sup>2</sup>	150	6.750,00 €					50	2.250,00 €	20	900,00 €				
	5f_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in calcestruzzo	35,00 €	m <sup>2</sup>														
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (ipotesi di attraversamento pedonale larghezza 2,5 m)	2.000,00 €	cad	2	4.000,00 €												
7_Percorso con criticità di tipo geometrico: larghezza minima insufficiente	7b_Adeguamento di marciapiede/percorso in porfido, con dimensioni accessibili (larghezza >=90 cm)	110,00 €	m <sup>2</sup>	25	2.750,00 €					75	8.250,00 €						
	Adeguamento di marciapiede/percorso con pendenza trasversale accessibile (<= 1%)	30,00 €	m <sup>2</sup>														
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido.	100,00 €	m <sup>2</sup>	40	4.000,00 €									15	1.500,00 €	200,00	20.000,00 €
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml							100	1.000,00 €					250,00	2.500,00 €
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo.	75,00 €	m <sup>2</sup>														
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €	ml													150,00	10.500,00 €
11_Assenza di arredo urbano	11a_Installazione di panca ergonomica per la seduta	1.000,00 €	cad	1	1.000,00 €												
	11c_Installazione di fontana accessibile	1.200,00 €	cad	1	1.200,00 €					1	1.200,00 €						
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €	h	100	3.500,00 €			8	280,00 €	40	1.400,00 €	10	350,00 €				
	12c_Rimozione di ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus	35,00 €	h									3	105,00 €				
	12e_Adeguamento/sostituzione dei grigliati	250,00 €	cad									1	250,00 €				
	12f_Spostamento di palo della pubblica illuminazione a lato del percorso	2.000,00 €	cad									1	2.000,00 €				
				C01	24.520,00 €	C02	- €	C03	1.070,00 €	C04	15.654,00 €	C05	3.605,00 €	C06	2.907,50 €	C07	33.000,00 €

PERCORSI PEDONALI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PERCORSI											
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			C08		C09		C10		C11		C12		C13	
		n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento pedonale.	650,00 €	cad							1	650,00 €	1	650,00 €		
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2a_Realizzazione nuova/adeguamento di segnaletica orizzontale attraversamento pedonale (strisce zebra)	6,50 €	mq	40	260,00 €										
	2c_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale (cartello)	330,00 €	cad	6	1.980,00 €										
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti.	150,00 €	ml			200	30.000,00 €	200	30.000,00 €			100	15.000,00 €		
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in asfalto	30,00 €	mq	30	900,00 €										
	5b_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in porfido	45,00 €	mq			25	1.125,00 €	25	1.125,00 €	10	450,00 €				
	5f_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in calcestruzzo	35,00 €	mq	40	1.400,00 €								20	700,00 €	
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (ipotesi di attraversamento pedonale larghezza 2,5 m)	2.000,00 €	cad												
7_Percorso con criticità di tipo geometrico: larghezza minima insufficiente	7b_Adeguamento di marciapiede/percorso in porfido, con dimensioni accessibili (larghezza >=90 cm)	110,00 €	mq												
	Adeguamento di marciapiede/percorso con pendenza trasversale accessibile (<= 1%)	30,00 €	mq			20	600,00 €	100	3.000,00 €						
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido.	100,00 €	mq												
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml												
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo.	75,00 €	mq												
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €	ml			200	14.000,00 €	150	10.500,00 €			25	1.750,00 €		
11_Assenza di arredo urbano	11a_Installazione di panca ergonomica per la seduta	1.000,00 €	cad	1	1.000,00 €	2	2.000,00 €	2	2.000,00 €						
	11c_Installazione di fontana accessibile	1.200,00 €	cad	1	1.200,00 €	1	1.200,00 €								
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €	h							48	1.680,00 €				
	12c_Rimozione di ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus	35,00 €	h												
	12e_Adeguamento/sostituzione dei grigliati	250,00 €	cad												
	12f_Spostamento di palo della pubblica illuminazione a lato del percorso	2.000,00 €	cad										3	6.000,00 €	

C08	6.740,00 €	C09	48.925,00 €	C10	46.625,00 €	C11	2.780,00 €	C12	17.400,00 €	C13	6.700,00 €	C14	- €
-----	------------	-----	-------------	-----	-------------	-----	------------	-----	-------------	-----	------------	-----	-----

PERCORSI PEDONALI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PERCORSI													
				C15		C16		C17		C18		C20		C21		C22	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento pedonale.	650,00 €	cad														
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2a_Realizzazione nuova/adeguamento di segnaletica orizzontale attraversamento pedonale (strisce zebra)	6,50 €	mq									20	130,00 €	30	195,00 €	25	162,50 €
	2c_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale (cartello)	330,00 €	cad									4	1.320,00 €	6	1.980,00 €	4	1.320,00 €
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti.	150,00 €	ml							100	15.000,00 €						
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in asfalto	30,00 €	mq														
	5b_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in porfido	45,00 €	mq											30	1.350,00 €	15	675,00 €
	5f_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in calcestruzzo	35,00 €	mq	100	3.500,00 €	20	700,00 €	50	1.750,00 €	350	12.250,00 €	100	3.500,00 €	30	1.050,00 €		
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (ipotesi di attraversamento pedonale larghezza 2,5 ml)	2.000,00 €	cad											1	2.000,00 €		
7_Percorso con criticità di tipo geometrico: larghezza minima insufficiente	7b_Adeguamento di marciapiede/percorso in porfido, con dimensioni accessibili (larghezza >=90 cm)	110,00 €	mq														
	Adeguamento di marciapiede/percorso con pendenza trasversale accessibile (<= 1%)	30,00 €	mq					20	600,00 €	40	1.200,00 €	25	750,00 €				
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido.	100,00 €	mq											50	5.000,00 €		
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml														
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo.	75,00 €	mq							30	2.250,00 €						
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €	ml	350	24.500,00 €									50	3.500,00 €		
11_Assenza di arredo urbano	11a_Installazione di panca ergonomica per la seduta	1.000,00 €	cad					2	2.000,00 €	1	1.000,00 €						
	11c_Installazione di fontana accessibile	1.200,00 €	cad							1	1.200,00 €						
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €	h											16	560,00 €		
	12c_Rimozione di ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus	35,00 €	h														
	12e_Adeguamento/sostituzione dei grigliati	250,00 €	cad														
	12f_Spostamento di palo della pubblica illuminazione a lato del percorso	2.000,00 €	cad			5	10.000,00 €	7	14.000,00 €								
				C15	28.000,00 €	C16	10.700,00 €	C17	18.350,00 €	C18	32.900,00 €	C20	5.700,00 €	C21	15.635,00 €	C22	2.157,50 €

PERCORSI PEDONALI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PERCORSI						TOTALE	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			C23		C24		C25		n.	Costo totale
		n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale				
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento pedonale.	650,00 €	cad	3	1.950,00 €	1	650,00 €			7,00	4.550,00 €
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2a_Realizzazione nuova/adeguamento di segnaletica orizzontale attraversamento pedonale (strisce zebraate)	6,50 €	m <sup>2</sup>			100	650,00 €			286,00	1.859,00 €
	2c_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale (cartello)	330,00 €	cad							32,00	10.560,00 €
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti.	150,00 €	ml							600,00	90.000,00 €
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in asfalto	30,00 €	m <sup>2</sup>			6	180,00 €			36,00	1.080,00 €
	5b_Ripristino di porzioni della pavimentazione esis.tente in porfido	45,00 €	m <sup>2</sup>							325,00	14.625,00 €
	5f_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in calcestruzzo	35,00 €	m <sup>2</sup>			50	1.750,00 €			760,00	26.600,00 €
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (ipotesi di attraversamento pedonale larghezza 2,5 m)	2.000,00 €	cad	1	2.000,00 €					4,00	8.000,00 €
7_Percorso con criticità di tipo geometrico: larghezza minima insufficiente	7b_Adeguamento di marciapiede/percorso in porfido, con dimensioni accessibili (larghezza >=90 cm)	110,00 €	m <sup>2</sup>					50	5.500,00 €	150,00	16.500,00 €
	Adeguamento di marciapiede/percorso con pendenza trasversale accessibile (≤ 1%)	30,00 €	m <sup>2</sup>							205,00	6.150,00 €
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido.	100,00 €	m <sup>2</sup>							305,00	30.500,00 €
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml							350,00	3.500,00 €
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo.	75,00 €	m <sup>2</sup>							30,00	2.250,00 €
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €	ml			20	1.400,00 €	10	700,00 €	955,00	66.850,00 €
11_Assenza di arredo urbano	11a_Installazione di panca ergonomica per la seduta	1.000,00 €	cad			4	4.000,00 €	1	1.000,00 €	14,00	14.000,00 €
	11c_Installazione di fontana accessibile	1.200,00 €	cad			1	1.200,00 €			6,00	7.200,00 €
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €	h					48	1.680,00 €	270,00	9.450,00 €
	12c_Rimozione di ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus	35,00 €	h	8	280,00 €					11,00	385,00 €
	12e_Adeguamento/sostituzione dei grigliati	250,00 €	cad							1,00	250,00 €
	12f_Spostamento di palo della pubblica illuminazione a lato del percorso	2.000,00 €	cad							16,00	32.000,00 €
				<b>C23</b>	<b>4.230,00 €</b>	<b>C24</b>	<b>9.830,00 €</b>	<b>C25</b>	<b>8.880,00 €</b>	<b>Tot.</b>	<b>346.309,00 €</b>



AREE VERDI   PARCHI GIOCHI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE AREE VERDI												TOTALE	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			V01		V05		V06		V08		V10		V33		n.	Costo totale
				n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1l_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in masselli di cemento, di altezza complessiva 2,5/30 cm con rampa	100,00 €	mq									10	1.000,00 €			10	1.000,00 €
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2e_Realizzazione di segnaletica informativa esterna	250,00 €	cad	2	500,00 €	1	250,00 €			1	250,00 €	2	500,00 €	1	250,00 €	7	1.750,00 €
4_Assenza di segnalazione tattile	4a_Realizzazione di segnalazione tattile da entrambi i lati per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale	850,00 €	cad					1	850,00 €			2	1.700,00 €	1	850,00 €	4	3.400,00 €
	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti	150,00 €	ml									50	7.500,00 €			50	7.500,00 €
	4c_Realizzazione di mappe visivo-tattili, con indicazioni a colori, in rilievo ed in Braille (dimensione indicativa 70x40)	3.400,00 €	cad										1	3.400,00 €			1
	5c_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in pietra	40,00 €	mq									15	600,00 €			15	600,00 €
	8f_Realizzazione di percorso a raso accessibile in materiale antitrauma	100,00 €	mq	300	30.000,00 €	50	5.000,00 €	50	5.000,00 €	50	5.000,00 €					450	45.000,00 €
10_Assenza protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €	ml									10	700,00 €			10	700,00 €
11_Assenza di arredo urbano	11a_Installazione di panca ergonomica per la seduta	1.000,00 €	cad													0	- €
	11b_Adeguamento dimensionale dello stallo a corredo di seduta preesistente	150,00 €	cad	3	450,00 €	2	300,00 €	1	150,00 €							6	900,00 €
	11c_Installazione di fontana accessibile	1.200,00 €	cad	1	1.200,00 €					1	1.200,00 €	1	1.200,00 €	1	1.200,00 €	4	4.800,00 €
	11e_Installazione di staccionata/recinzione (valutare possibilità di inserimento nelle soluz. Progettuali)	55,00 €	ml	400	22.000,00 €											400	22.000,00 €
	11f_Installazione di cancello/cancelletto su staccionata	70,00 €	cad					2	140,00 €							2	140,00 €
12_Presenza di ostacoli	12a_Rimozione di ostacolo a restringimento del percorso	35,00 €	h											2	70,00 €	2	70,00 €
	12e_Adeguamento / sostituzione dei grigliati	250,00 €	cad									10	2.500,00 €			10	2.500,00 €
	12d_Riempimento dei giunti maggiori di 5 mm	35,00 €	h											8	280,00 €	8	280,00 €
13_Assenza/inadeguatezza a giochi accessibili	13a_Installazione giochi accessibili	5.000,00 €	cad			1	5.000,00 €	1	5.000,00 €	1	5.000,00 €					3	15.000,00 €
	14b_Installazione di corrimano su un lato per adulti e bambini	100,00 €	ml	70	7.000,00 €	30	3.000,00 €	20	2.000,00 €	20	2.000,00 €	100	10.000,00 €	40	4.000,00 €	280	28.000,00 €
				<b>V01</b>	<b>61.150,00 €</b>	<b>V05</b>	<b>13.550,00 €</b>	<b>V06</b>	<b>13.140,00 €</b>	<b>V08</b>	<b>13.450,00 €</b>	<b>V10</b>	<b>29.100,00 €</b>	<b>V33</b>	<b>6.650,00 €</b>	<b>Tot.</b>	<b>137.040,00 €</b>

PARCHEGGI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PARCHEGGI																		
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			P01		P03		P04		P10		P11		P13		P14		P16		P18		
				n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento	650,00 €	cad																			
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2e_Realizzazione di segnaletica informativa esterna	250,00 €	cad	3	750,00 €	3	750,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	4	1.000,00 €			1	250,00 €	4	1.000,00 €	2	500,00 €	
	2f_Realizzazione di segnaletica orizzontale parcheggio (stalli)	60,00 €	cad			12	720,00 €	6	360,00 €	4	240,00 €	23	1.380,00 €			17	1.020,00 €	46	2.760,00 €	20	1.200,00 €	
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in asfalto	30,00 €	mq											18	540,00 €	4	120,00 €					
6_Assenza di attraversamento pedonale	6a_Realizzazione di attraversamento pedonale a raso compresa la creazione delle rampe (largh 2,5 ml)	1.600,00 €	cad																		In percorso pedonale	
8_Assenza di percorso	8a_Realizzazione di percorso a raso accessibile in asfalto	60,00 €	mq																	60	3.600,00 €	
	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	mq	8	800,00 €																	In percorso pedonale
	8d_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo o similare	50,00 €	mq																		400,00 €	20.000,00 €
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml					25	250,00 €			70	700,00 €			40	400,00 €	120	1.200,00 €			
9_Assenza/inadeguatezza parcheggio riservato	9c_Realizzazione di posto auto accessibile riservato alle persone con disabilità	500,00 €	cad	2	1.000,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	2	1.000,00 €					3	1.500,00 €	2	1.000,00 €	

P01 2.550,00 € P03 1.970,00 € P04 1.360,00 € P10 990,00 € P11 4.080,00 € P13 540,00 € P14 1.790,00 € P16 6.460,00 € P18 26.300,00 €

PARCHEGGI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PARCHEGGI																	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			P19		P20		P21		P22		P23		P24		P25		P26		P28	
				n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento	650,00 €	cad																		
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2e_Realizzazione di segnaletica informativa esterna	250,00 €	cad	1	250,00 €	3	750,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €			2	500,00 €			1	250,00 €		
	2f_Realizzazione di segnaletica orizzontale parcheggio (stalli)	60,00 €	cad	7	420,00 €	12	720,00 €	8	480,00 €	5	300,00 €									8	480,00 €
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in asfalto	30,00 €	mq	10	300,00 €																
6_Assenza di attraversamento pedonale	6a_Realizzazione di attraversamento pedonale a raso compresa la creazione delle rampe (largh 2,5 ml)	1.600,00 €	cad	1	1.600,00 €	1	1.600,00 €	1	1.600,00 €					1	1.600,00 €	3	4.800,00 €				
8_Assenza di percorso	8a_Realizzazione di percorso a raso accessibile in asfalto	60,00 €	mq	10	600,00 €	75	4.500,00 €	30	1.800,00 €												
	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	mq																		
	8d_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo o similare	50,00 €	mq																		
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml	20	200,00 €																
9_Assenza/inadeguatezza parcheggio riservato	9c_Realizzazione di posto auto accessibile riservato alle persone con disabilità	500,00 €	cad	1	500,00 €	2	1.000,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €			1	500,00 €	2	1.000,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €

P19 **3.870,00 €** P20 **8.570,00 €** P21 **4.630,00 €** P22 **1.050,00 €** P23 **- €** P24 **2.600,00 €** P25 **5.800,00 €** P26 **750,00 €** P28 **980,00 €**

PARCHEGGI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PARCHEGGI																			
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			P29		P30		P31		P33		P34		P35		P37		P42		P45			
				n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale		
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento	650,00 €	cad																				
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2e_Realizzazione di segnaletica informativa esterna	250,00 €	cad	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €
	2f_Realizzazione di segnaletica orizzontale parcheggio (stalli)	60,00 €	cad	12	720,00 €	20	1.200,00 €	30	1.800,00 €					10	600,00 €	13	780,00 €	4	240,00 €	7	420,00 €		
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in asfalto	30,00 €	mq					50	1.500,00 €					25	750,00 €			60	1.800,00 €				
6_Assenza di attraversamento pedonale	6a_Realizzazione di attraversamento pedonale a raso compresa la creazione delle rampe (largh 2,5 ml)	1.600,00 €	cad																				
8_Assenza di percorso	8a_Realizzazione di percorso a raso accessibile in asfalto	60,00 €	mq					35	2.100,00 €														
	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	mq									30	3.000,00 €					25	2.500,00 €				
	8d_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo o similare	50,00 €	mq																				
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml											30	300,00 €						30	300,00 €	
9_Assenza/inadeguatezza parcheggio riservato	9c_Realizzazione di posto auto accessibile riservato alle persone con disabilità	500,00 €	cad			1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €

P29 **970,00 €** P30 **1.950,00 €** P31 **6.150,00 €** P33 **750,00 €** P34 **3.750,00 €** P35 **2.400,00 €** P37 **1.530,00 €** P42 **5.290,00 €** P45 **1.470,00 €**

PARCHEGGI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PARCHEGGI																	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			P47		P49		P51		P53		P54		P80		P81		P82		P83	
				n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento	650,00 €	cad																	2	1.300,00 €
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2e_Realizzazione di segnaletica informativa esterna	250,00 €	cad	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	2	500,00 €	2	500,00 €	2	500,00 €			1	250,00 €	1	250,00 €
	2f_Realizzazione di segnaletica orizzontale parcheggio (stalli)	60,00 €	cad			20	1.200,00 €	4	240,00 €			30	1.800,00 €	15	900,00 €			4	240,00 €	11	660,00 €
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in asfalto	30,00 €	mq									25	750,00 €	200	6.000,00 €			55	1.650,00 €		
6_Assenza di attraversamento pedonale	6a_Realizzazione di attraversamento pedonale a raso compresa la creazione delle rampe (largh 2,5 ml)	1.600,00 €	cad																		
8_Assenza di percorso	8a_Realizzazione di percorso a raso accessibile in asfalto	60,00 €	mq													50	3.000,00 €				
	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	mq																		
	8d_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestruzzo o similare	50,00 €	mq																		
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml							50	500,00 €	150	1.500,00 €					20	200,00 €	30	300,00 €
9_Assenza/inadeguatezza parcheggio riservato	9c_Realizzazione di posto auto accessibile riservato alle persone con disabilità	500,00 €	cad	1	500,00 €	1	500,00 €	1	500,00 €			1	500,00 €	3	1.500,00 €			1	500,00 €	1	500,00 €

P47 750,00 €
P49 1.950,00 €
P51 990,00 €
P53 1.000,00 €
P54 5.050,00 €
P80 8.900,00 €
P81 3.000,00 €
P82 2.840,00 €
P83 3.010,00 €

PARCHEGGI ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE PARCHEGGI						TOTALE	
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			P84		P85		P86		n.	Costo totale
				n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento	650,00 €	cad							2	1.300,00 €
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2e_Realizzazione di segnaletica informativa esterna	250,00 €	cad	1	250,00 €	1	250,00 €	1	250,00 €	51	12.750,00 €
	2f_Realizzazione di segnaletica orizzontale parcheggio (stalli)	60,00 €	cad			3	180,00 €	2	120,00 €	353	21.180,00 €
5_Presenza di sconnessioni	5a_Ripristino di porzioni della pavimentazione esistente in asfalto	30,00 €	mq					30	900,00 €	477	14.310,00 €
6_Assenza di attraversamento pedonale	6a_Realizzazione di attraversamento pedonale a raso compresa la creazione delle rampe (largh 2,5 ml)	1.600,00 €	cad							7	11.200,00 €
8_Assenza di percorso	8a_Realizzazione di percorso a raso accessibile in asfalto	60,00 €	mq							260	15.600,00 €
	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	mq							63	6.300,00 €
	8d_Realizzazione di percorso a raso accessibile in calcestre o similare	50,00 €	mq							400	20.000,00 €
	8e_Realizzazione di percorso a raso tramite verniciatura per una larghezza media di 1,5 m	10,00 €	ml							585	5.850,00 €
9_Assenza/inadeguatezza parcheggio riservato	9c_Realizzazione di posto auto accessibile riservato alle persone con disabilità	500,00 €	cad			1	500,00 €	1	500,00 €	41	20.500,00 €

P84 250,00 € P85 930,00 € P86 1.770,00 € Tot. 128.990,00 €

FERMATE TPL ESISTENTI		Costo unitario	Unità di misura	CODICE FERMATE TPL																		TOTALE			
CRITICITA'	SOLUZIONI PROGETTUALI			F01a		F01b		F02a		F02b		F03ab		F04ab		F05ab		F06ab		F07ab		F08ab		n.	Costo totale
				n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale	n.	Costo totale		
1_Presenza di gradino	1b_Eliminazione dislivello causato da gradino/i in porfido, di altezza complessiva 2,5/30 cm, in corrispondenza di un attraversamento pedonale.	650,00 €	cad													1	650,00 €	1	650,00 €					2	1.300,00 €
2_Assenza/inadeguatezza segnaletica	2g_Realizzazione di segnaletica verticale fermata TPL	330,00 €	cad	1	330,00 €			1	330,00 €	2	660,00 €													4	1.320,00 €
	2d_Realizzazione di segnaletica verticale attraversamento pedonale luminosa	500,00 €	cad							2	1.000,00 €	2	1.000,00 €											4	2.000,00 €
4_Assenza di segnalazione tattile	4b_Realizzazione di percorsi Loges per facilitare l'orientamento anche a ipovedenti e non vedenti	150,00 €	ml	30	4.500,00 €											10	1.500,00 €	20	3.000,00 €			15	2.250,00 €	75	11.250,00 €
6_Assenza di attraversamento pedonale	6b_Realizzazione di attraversamento pedonale in rilevato compresa la creazione delle rampe (largh. 2.5 ml)	2.000,00 €	cad							1	2.000,00 €	1	2.000,00 €											2	4.000,00 €
8_Assenza di percorso	8b_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido	100,00 €	mq	60	6.000,00 €	75	7.500,00 €	15	1.500,00 €			15	1.500,00 €	15	1.500,00 €	5	500,00 €			15	1.500,00 €			200	20.000,00 €
	8bb_Realizzazione di percorso a raso accessibile in porfido, su fondo inesistente (a sbalzo o con muri di sostegno)	1.000,00 €	mq			10	10.000,00 €					10	10.000,00 €											20	20.000,00 €
10_Assenza di protezione	10a_Realizzazione di protezione del percorso pedonale	70,00 €	ml	35	2.450,00 €	60	4.200,00 €	10	700,00 €	5	350,00 €	10	700,00 €	10	700,00 €	5	350,00 €	20	1.400,00 €	20	1.400,00 €	5	350,00 €	180	12.600,00 €
11_Assenza di arredo urbano	11a_Installazione di panca ergonomica per la seduta	1.000,00 €	cad	1	1.000,00 €	1	1.000,00 €			1	1.000,00 €	1	1.000,00 €	1	1.000,00 €	1	1.000,00 €			1	1.000,00 €			7	7.000,00 €
	11e_Realizzazione di pensilina a riparo della fermata dagli agenti atmosferici in acciaio e vetro o policarbonato	3.500,00 €	cad	1	3.500,00 €	1	3.500,00 €					1	3.500,00 €	1	3.500,00 €	1	3.500,00 €			1	3.500,00 €			6	21.000,00 €
				F01a	17.780,00 €	F01b	26.200,00 €	F02a	2.530,00 €	F02b	15.010,00 €	F03ab	9.700,00 €	F04ab	6.700,00 €	F05ab	7.500,00 €	F06ab	5.050,00 €	F07ab	7.400,00 €	F08ab	2.600,00 €	Tot.	100.470,00 €

### 8.3. Progettualità programmate a breve termine dal Comune

Tra le progettualità programmate a breve termine dal Comune di Corteno Golgi, emerge l'importante progetto a scala territoriale ***Green Aprica, masterplan per il territorio ed il comprensorio turistico Aprica-Corteno Golgi al 2030***, che orienta lo sviluppo urbano del territorio a vocazione turistica compreso tra le frazioni di **S. Antonio e S. Pietro di Corteno Golgi, verso l'Aprica**.

Tale progetto prevede lo sviluppo di alcuni interventi di rilievo, tra loro interconnessi, dettagliati nel successivo punto **8.6 Strategie di sviluppo turistico previste dal piano GREEN APRICA 2020-2030**.

Inoltre, l'Amministrazione ha in programma i seguenti progetti relativi a diversi percorsi ed edifici pubblici:

Elemento	Dettaglio progetto	Livello progettazione	Data
Ciclopedonale Edolo - Corteno	Messa in sicurezza e adeguamento a fine ciclabile della viabilità esistente fra l'abitato di Edolo e l'abitato di S. Pietro (Corteno G.)	Definitivo/esecutivo	Dicembre 2021
Centro Servizi Baradello (codice E23CG)	Centro servizi per il comprensorio turistico Aprica-Corteno (biglietteria sciistica, ufficio turistico, bar ristoro, sedi dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Alpino e della Croce Rossa), parcheggio auto	Fattibilità tecnico-economica	Maggio 2022
Ex asilo Santicolo (codice E16CG)	Intervento di recupero della struttura "ex asilo" in Piazza XXIV Maggio (Santicolo) per la ricettività cicloturistica e spazi associativi per la popolazione residente	Fattibilità tecnico-economica	Aprile 2022
Ex scuola Doverio (codice E06CG)	Intervento di recupero della struttura "ex scuole" in Via G. Fioletti (Doverio) per realizzare il Museo delle Tradizioni della Vicinia di Doverio, sala polifunzionale e conferenze	Fattibilità tecnico-economica	2022



#### 8.4. Strategie di sviluppo previste dal P.G.T. vigente

Il Piano dei Servizi del vigente *Piano di Governo del Territorio* persegue i seguenti obiettivi:

- **Potenziamento dei parcheggi** in corrispondenza delle funzioni di servizio e delle aree sosta e punto di partenza per gli itinerari ciclo-pedonali ed escursionistici;
- **Sviluppo della rete ciclo-pedonale** per l'accesso alle aree centrali delle frazioni abitate e ai servizi, per la fruizione delle aree verdi e di collegamento agli itinerari di fruizione paesistica individuati dal P.T.C.P. e ciclo-turistici;
- **Sostenibilità ambientale**, anche attraverso il recupero di aree degradate come opportunità per la costituzione di luoghi di centralità e la fruizione degli spazi aperti;
- Formazione di un sistema di aree verdi continuo;
- **Riqualificazione e progetto di Piazza Erbe nel capoluogo**;
- **Riqualificazione di via Valeriana**, tramite l'inserimento di marciapiedi, piste ciclabili e adeguata illuminazione, fino al confinante comune di Aprica;
- **Riprogettazione dell'area del Baradello** nella frazione di San Pietro, in modo da renderla punto di partenza e distribuzione del turismo.

Le principali trasformazioni previste dal *Documento di Piano* consistono in:

- Ampliamenti delle aree a standard soprattutto con destinazioni a **parcheggi e a verde**;
- **Riqualificazione dell'asse viario di Via Valeriana**;
- **Riqualificazione ed ampliamento del sistema viario ciclopedonale** anche a scala sovracomunale per la realizzazione di un sistema integrato di connessione tra comuni limitrofi;
- Rivalutazione del sistema paesistico attraverso un miglioramento dei **servizi al "turismo verde"**;
- **Riqualificazione della frazione San Pietro** in un'ottica di dialogo con la limitrofa Aprica;
- **Riqualificazione di un'ampia area nel centro della frazione di San Pietro (area Baradello)** per garantire maggiori servizi sia per il flusso turistico che residenziale.

#### 8.5. Strategie di sviluppo turistico previste dal piano GREEN APRICA 2020-2030

*Green Aprica, masterplan per il territorio ed il comprensorio turistico Aprica-Corteno Golgi al 2030*, con l'obiettivo della transizione verde attraverso molteplici strategie urbanistiche e di pianificazione territoriale, finalizzate al suo **rilancio** e al **riposizionamento turistico**, oltre all'**innalzamento della qualità della vita e dell'ambiente per residenti e turisti**.

##### Obiettivi:

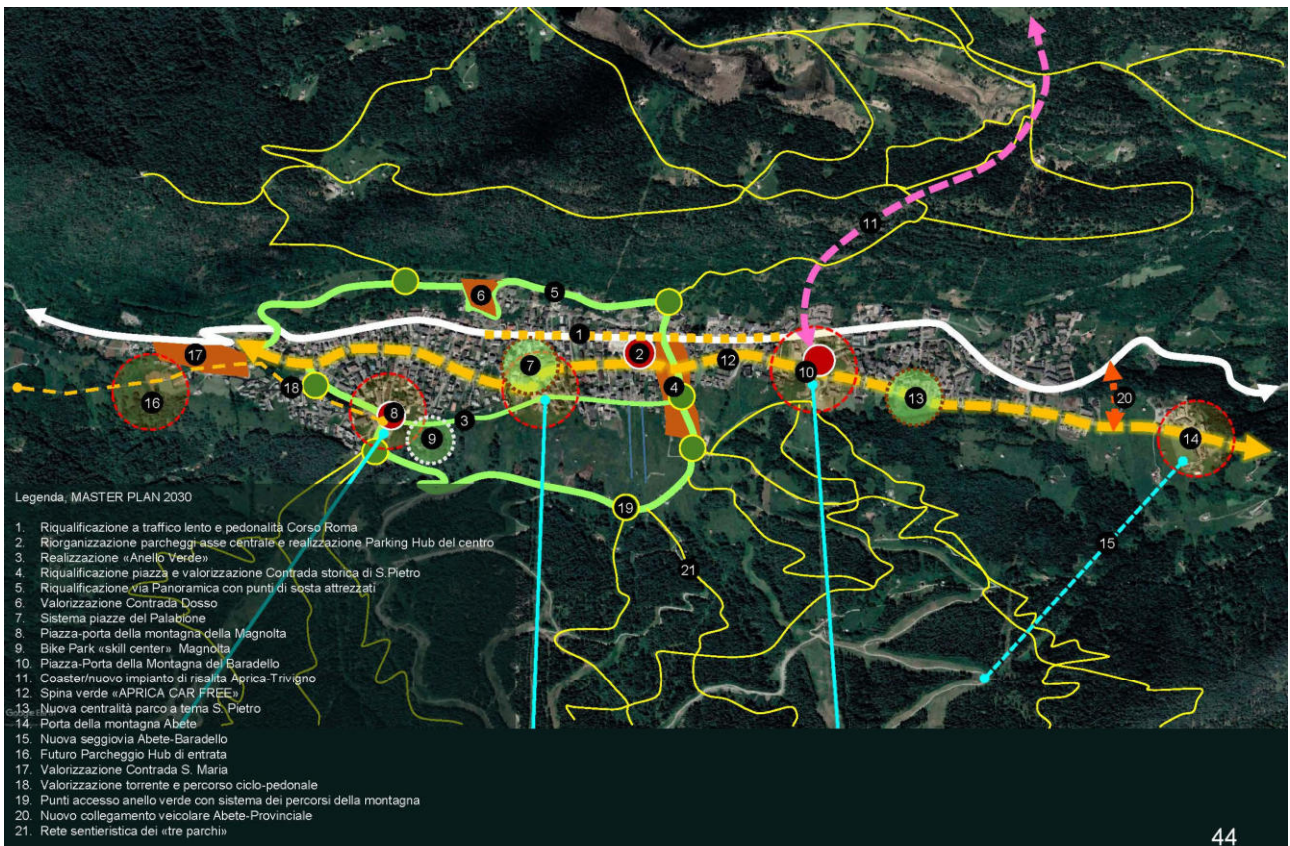
2022: Riqualificazione spazi pubblici

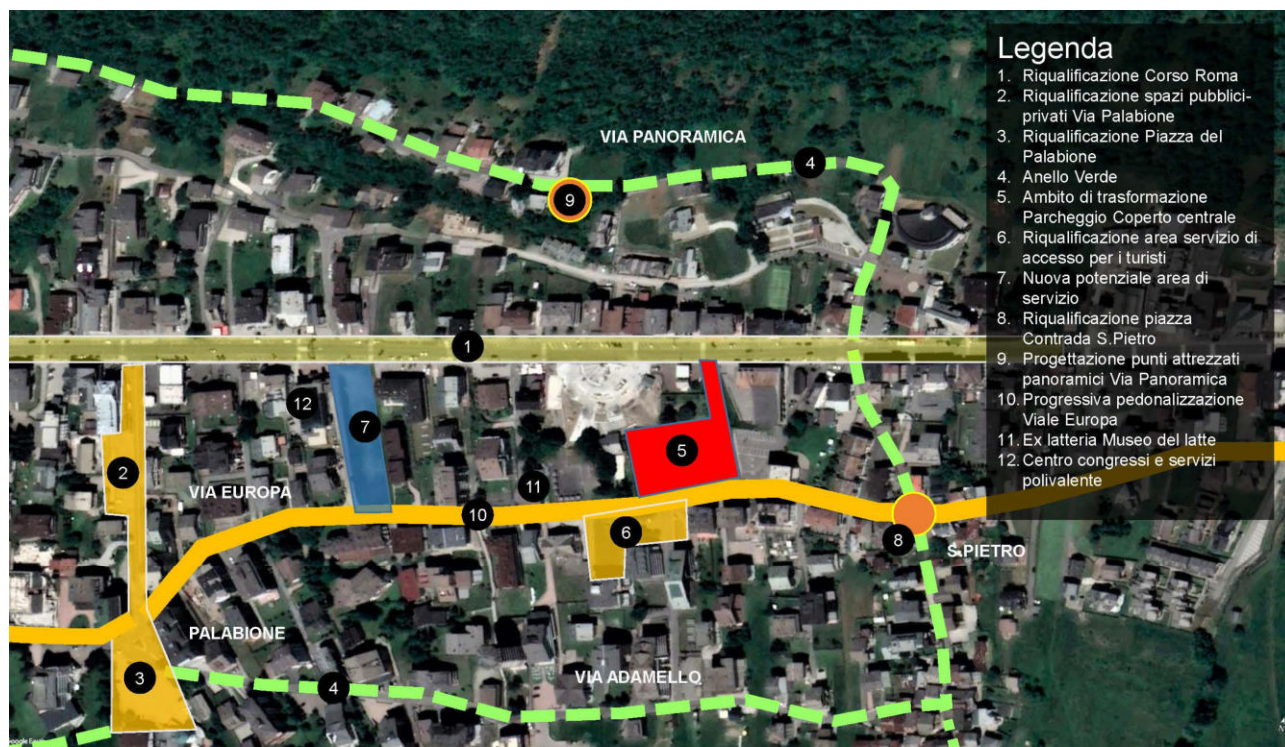
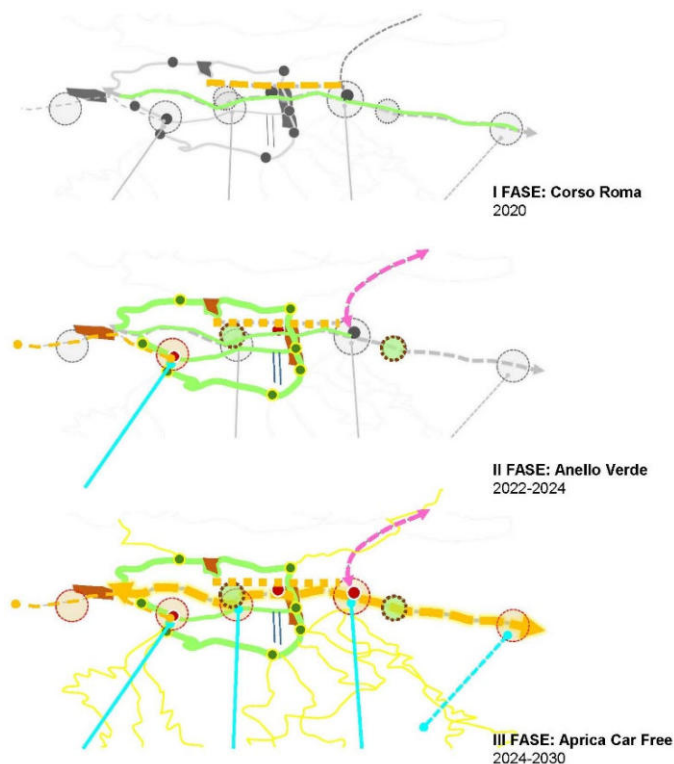
2026: Il nuovo parco Oasi di Montagna Plan di Gembro – Trivigno inaugurato per le Olimpiadi

2030: Aprica CAR FREE

##### Azioni:

È prevista la realizzazione di un **Anello Verde**, a **mobilità esclusivamente ciclo-pedonale**, tra i **Comuni di Aprica (SO) e Corteno Golgi (BS)**, nella zona che comprende le loc. S. Maria, loc. Dosso, loc. S. Pietro e verso Corteno, connettendo natura, storia, ambiti centrali del paese e porte della montagna (parcheggi), e consentendo agli utenti di muoversi liberamente e "car free".



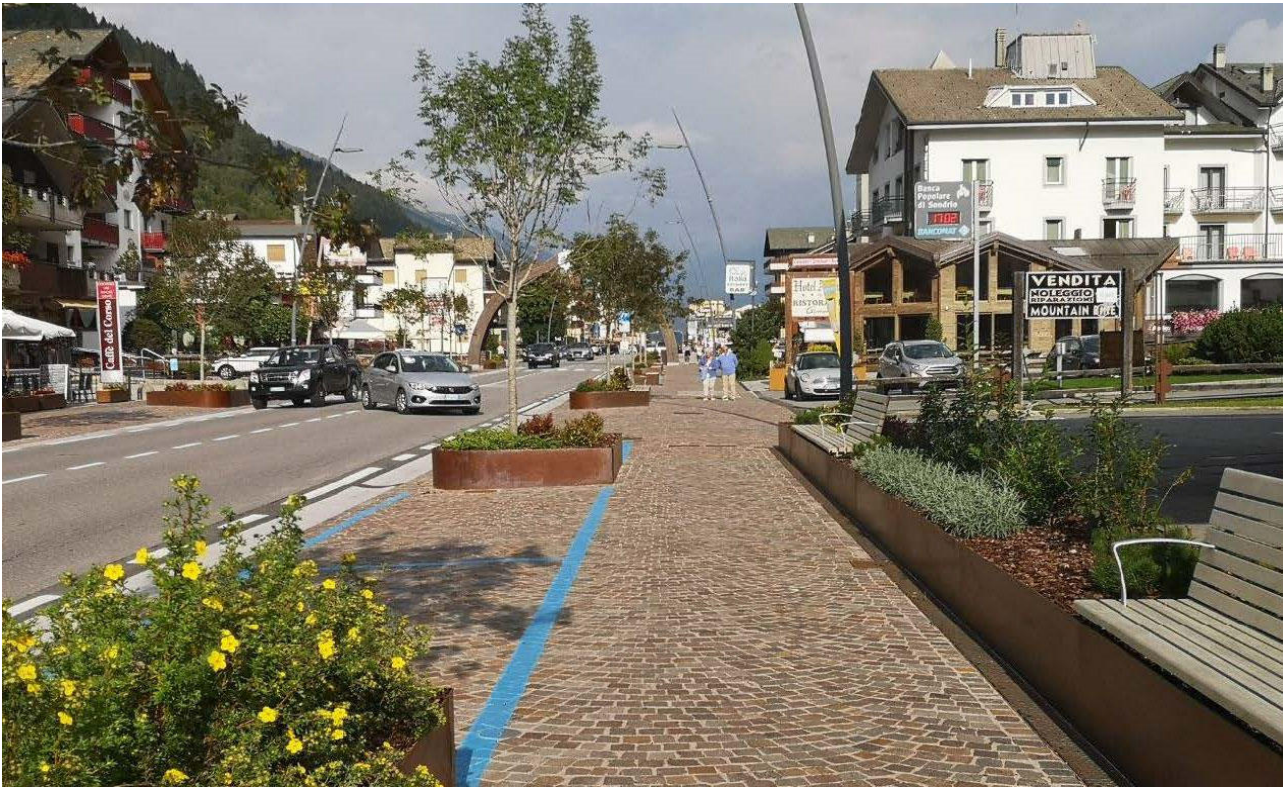


Sul territorio di Corteno Golgi, sono previsti i seguenti interventi specifici, realizzati in 3 fasi:

### 1. Fase

Attualmente in corso, con:

- Riqualificazione in chiave pedonale e a traffico lento di Corso Roma (asse centrale - Aprica);



- Realizzazione della nuova Pista ciclabile Viale Europa (Aprica) – Via Valeriana (Corteno), spina verde Aprica Car Free;

Viale Europa, già oggi con il nuovo progetto della pista ciclabile



Viale Europa, un domani completamente CAR FREE

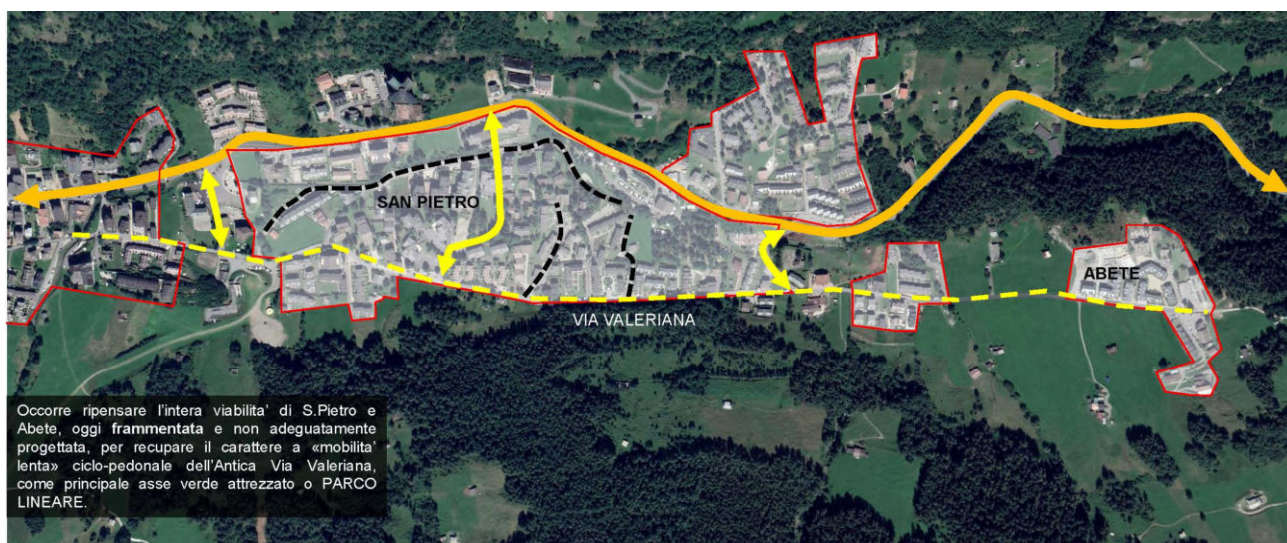


## 2. Fase

Prevede la realizzazione dell'Anello Verde car free:

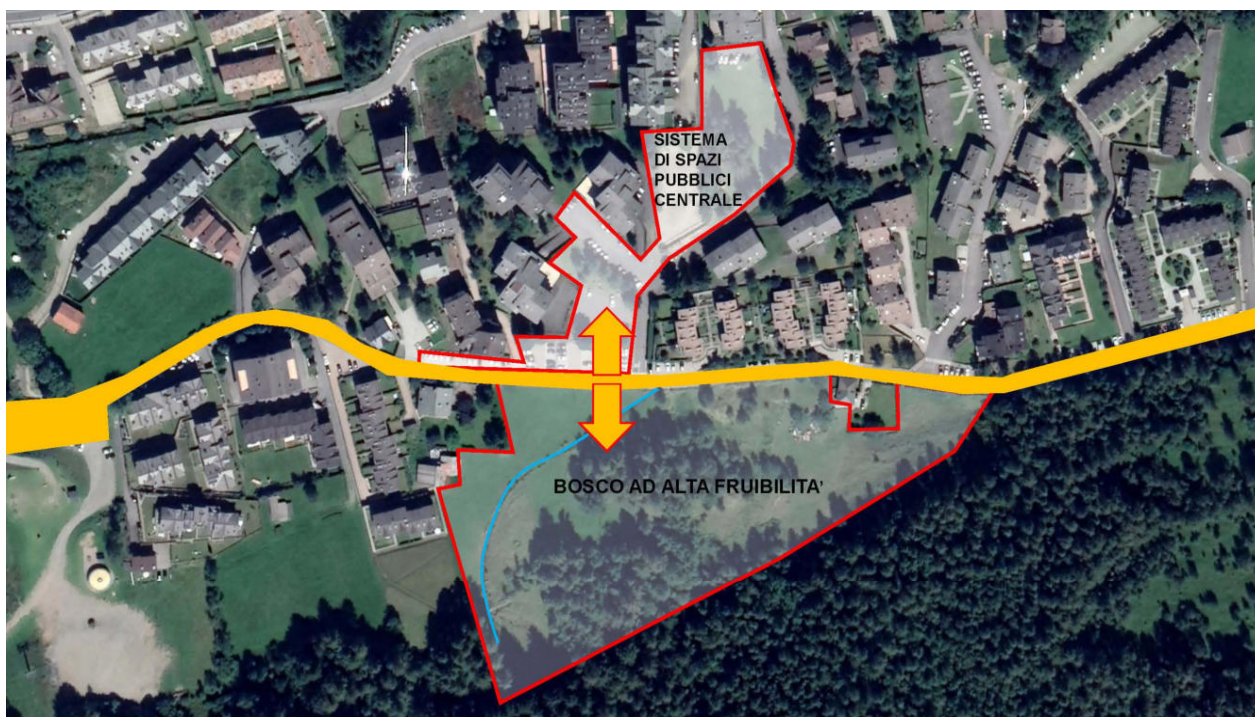
- Collegamento S.Pietro (Corteno) - Piazza del Palabione (Aprica), mediante via Adamello (Aprica);
- Riqualificazione piazza principale e valorizzazione centro storico di S. Pietro (Corteno);
- Collegamento da S. Pietro alla contrada del Dosso, attraverso via Panoramica (Aprica), con realizzazione di punti di sosta e piazze panoramiche attrezzate;
- Creazione di un parco tematico per bikers (nuova centralità) a S. Pietro (Corteno);
- Riqualificazione in chiave ciclo-pedonale di Via Valeriana (Corteno), spina verde Aprica Car Free;

## S. Pietro





*S. Pietro, ieri e oggi*



S. Pietro oggi



S. Pietro domani

La piazza del lavatoio, oggi



La piazza del lavatoio, domani

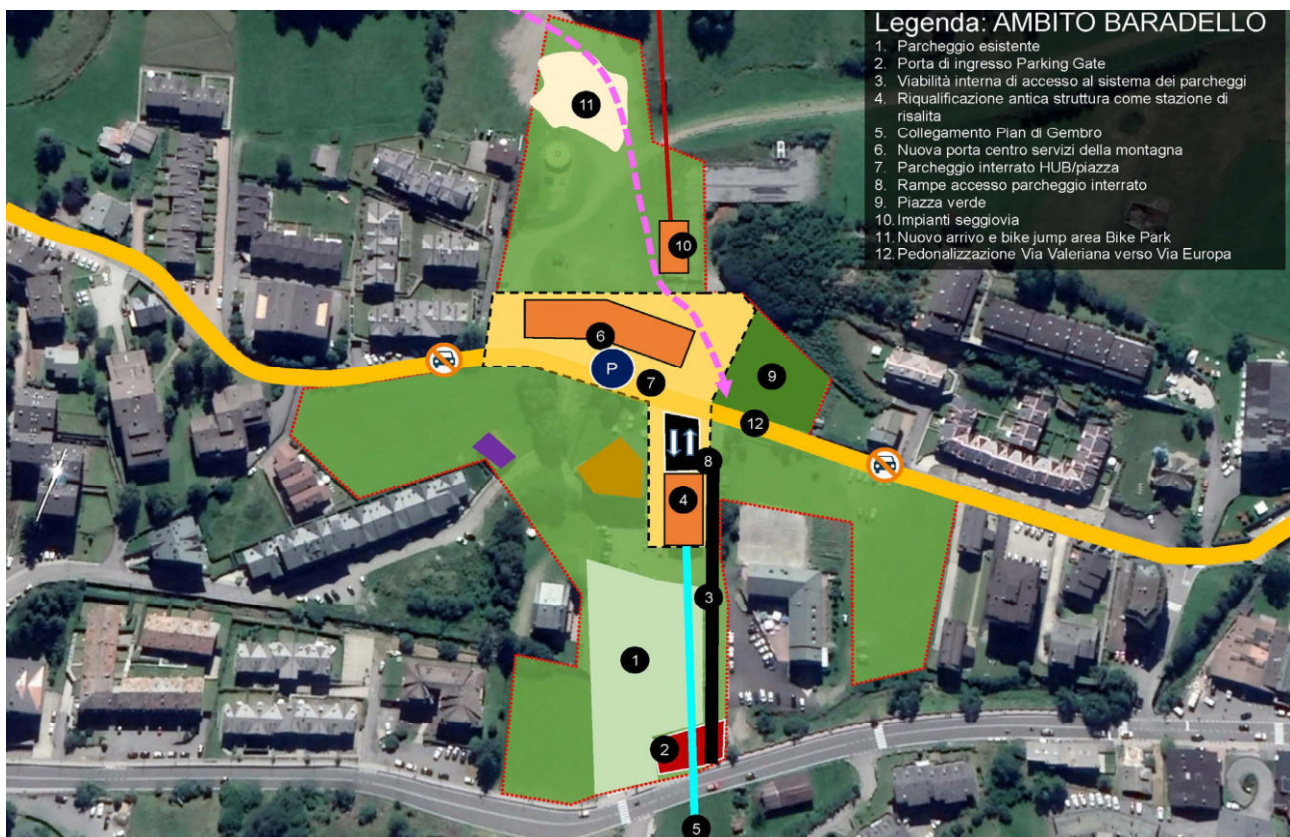
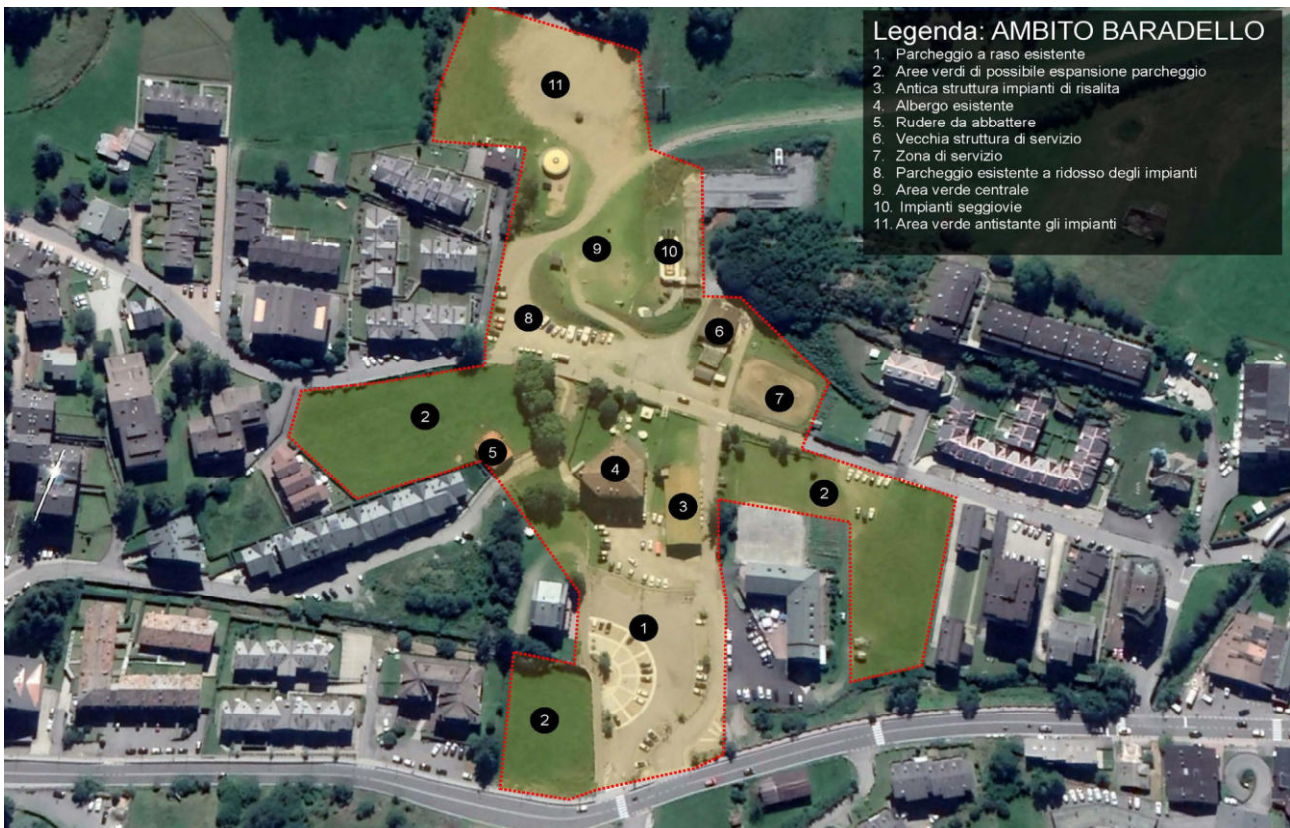


### 3. Fase

- Realizzazione della Piazza – Porta della Montagna del Baradello, principale parking hub di Corteno Golgi e punto di arrivo del progetto Coaster;
- Coaster e nuovo impianto di risalita Aprica – Trivigno (Tirano);
- Realizzazione della Porta della Montagna Abete;
- Nuova seggiovia Abete – Baradello;
- Nuovo collegamento veicolare Abete - Provinciale;
- Rete sentieristica dei Tre parchi e punti di accesso dall'Anello Verde.



Baradello



# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

La porta della montagna, oggi



La porta della montagna, domani



La porta della montagna verso Pian di Gembro e Trivigno, oggi

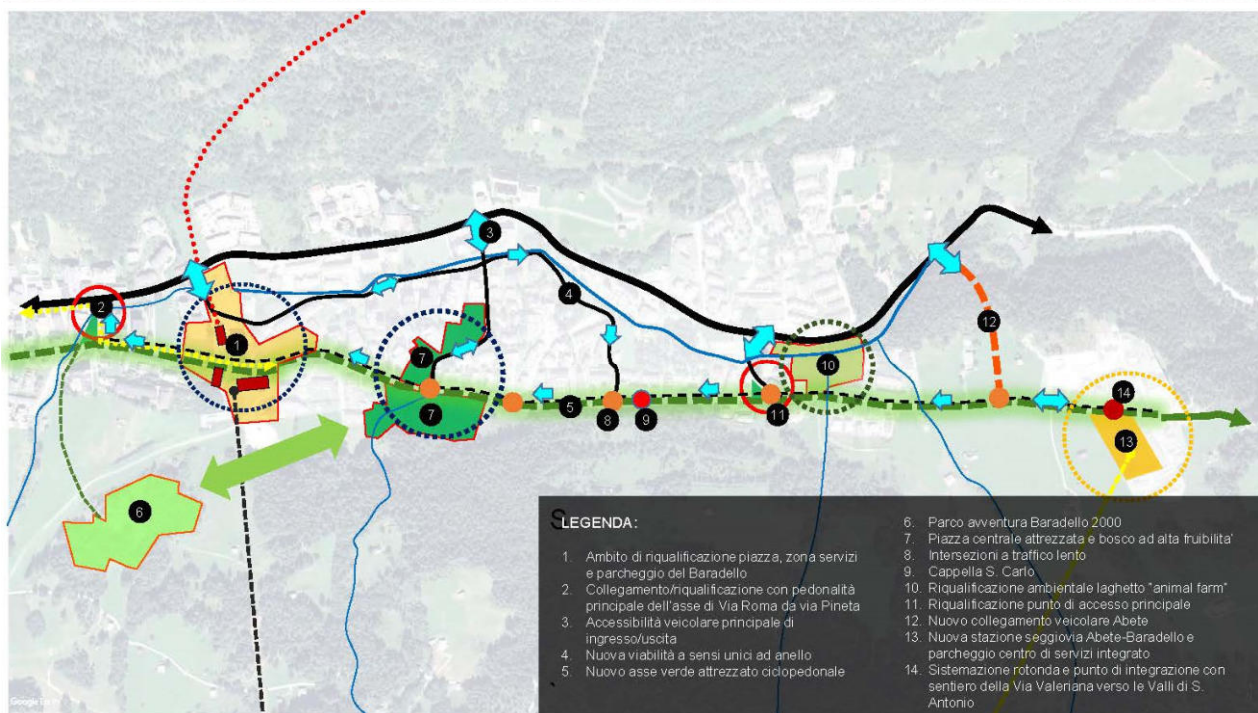
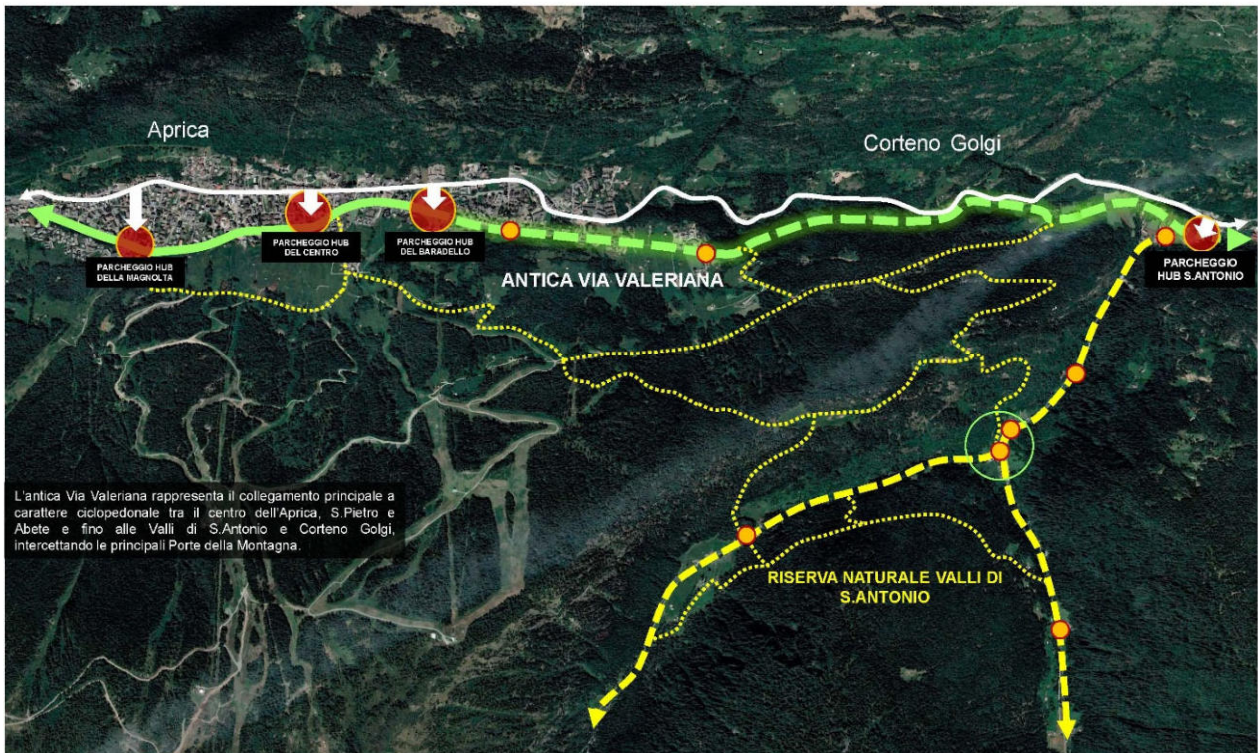


La porta della montagna verso Pian di Gembro e Trivigno, domani



Via Valeriana

Il nuovo collegamento ciclopedonale della Via Valeriana



Il Parco lineare della via Valeriana



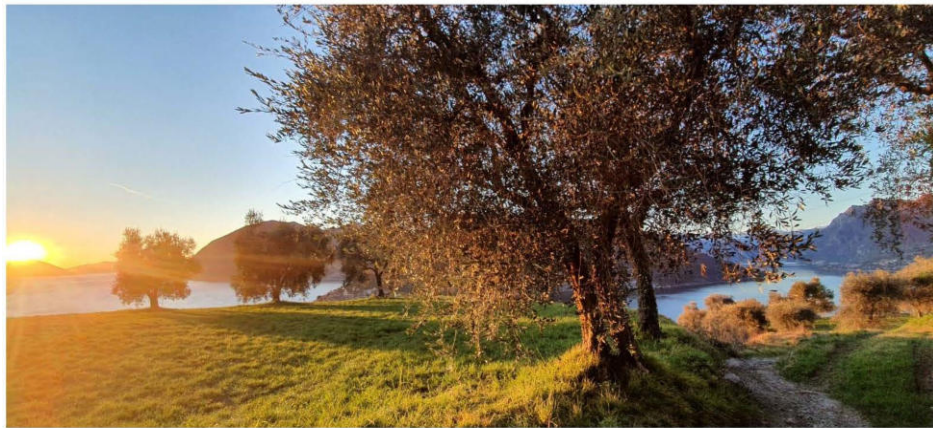
*Via Valeriana oggi*



*Via Valeriana domani*

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione



Il Cammino della Via Valeriana si sviluppa lungo il Lago d'Isèo e la Valle Camonica. Esso unisce Valtellina e Valcamonica, Provincia di Sondrio e Provincia di Brescia e le piste ciclabili della Via Valtellina e della Valcamonica.

L'itinerario parte da Pilzone d'Isèo e giunge a Edolo dove si divide in due tronconi, uno verso il Passo dell'Aprica e uno verso il Passo del Tonale. Si sviluppa per circa 140 km ed è diviso in 9 tappe.

Il percorso si snoda per la maggior parte lungo la mezza costa dei rilievi montani, raggiungendo solo in alcuni casi zone più elevate per superare zone rocciose a picco sulla valle o il fondovalle nei pressi di alcuni paesi importanti per la viabilità camuna.



Dalle Valli di S. Antonio passando per S. Pietro e arrivando ad Aprica



Ambito Abete



*Ambito Abete: nuova seggiovia e parcheggio*

*Nuovo collegamento viabilistico Abete - Provinciale*

La situazione oggi



La situazione domani



PAVIMENTAZIONE  
ASSE VERDE CICLOPEDONALE DI  
VIA VAI FRIANA

ROTONDA-SCULTURA IN  
CORTEN DI BENVENUTO

NUOVO COLLEGAMENTO  
VIABILISTICO CON LA  
PROVINCIALE F

FILARI  
ALBERATI

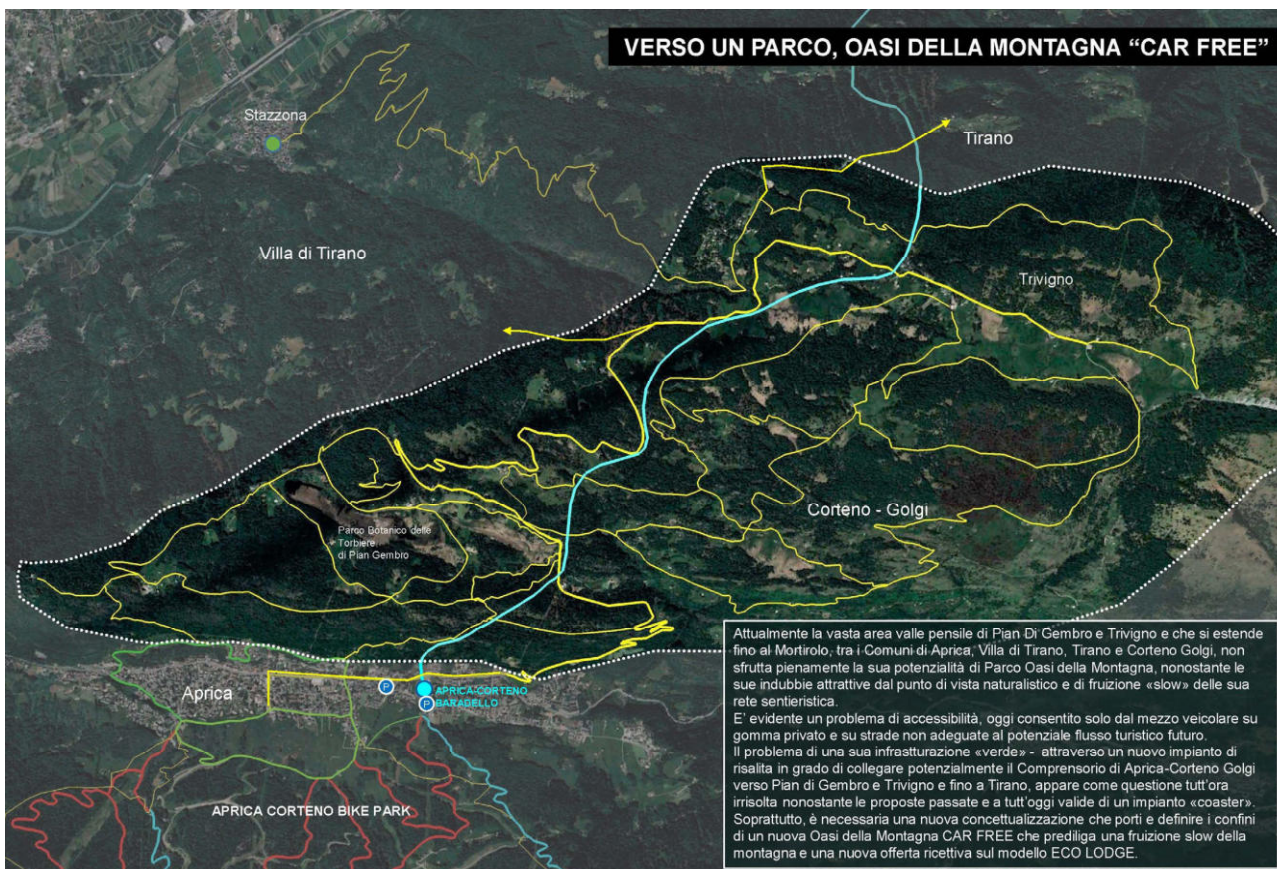
### *Nuova seggiovia ad Abete*

Il nuovo collegamento Abete-Baradello per una fruizione allargata del comprensorio sciistico e del bike park

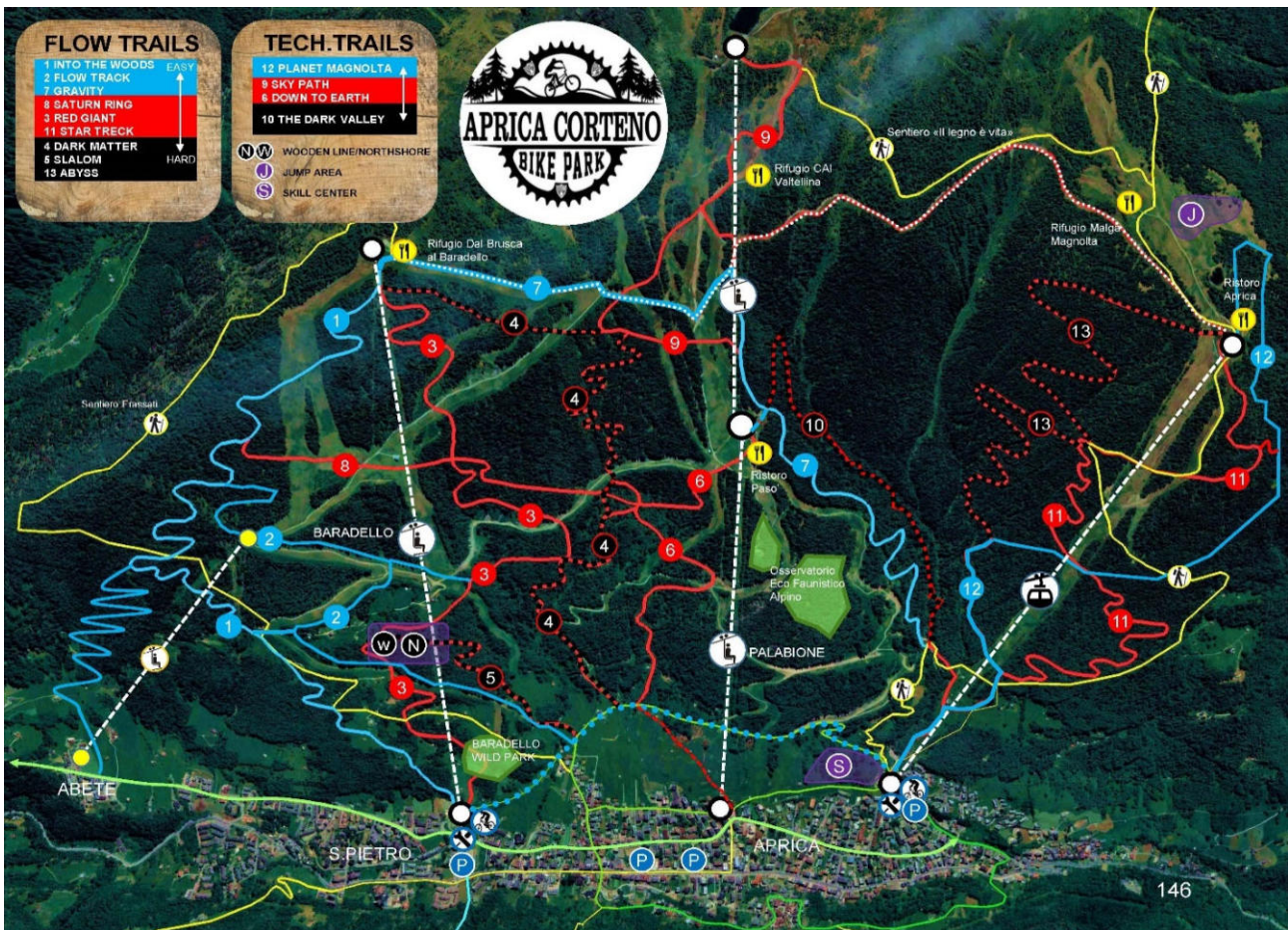




Il nuovo collegamento Abete-Baradello per una fruizione allargata del comprensorio sciistico e del bike park



Aprica - Corteno Bike Park



S. Antonio: oasi di montagna

Verso un parco naturalistico di montagna eco compatibile e slow.



Per una strategia verde e car free



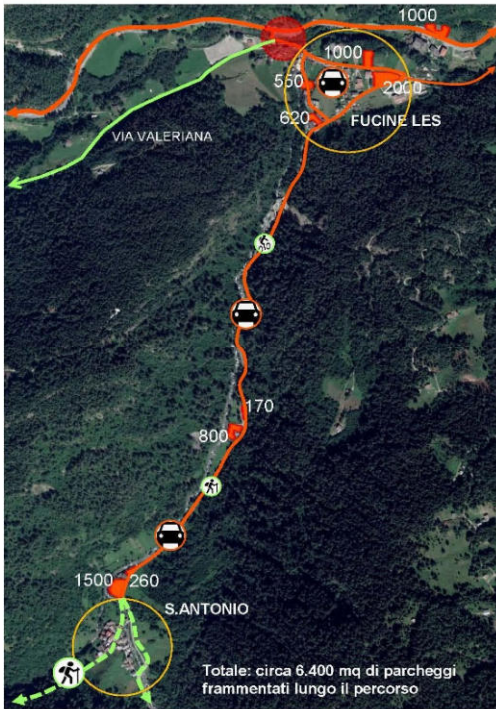
Dalla dispersione dei parcheggi alla creazione di un nuovo parking hub ed il recupero della ciclopeditonalita



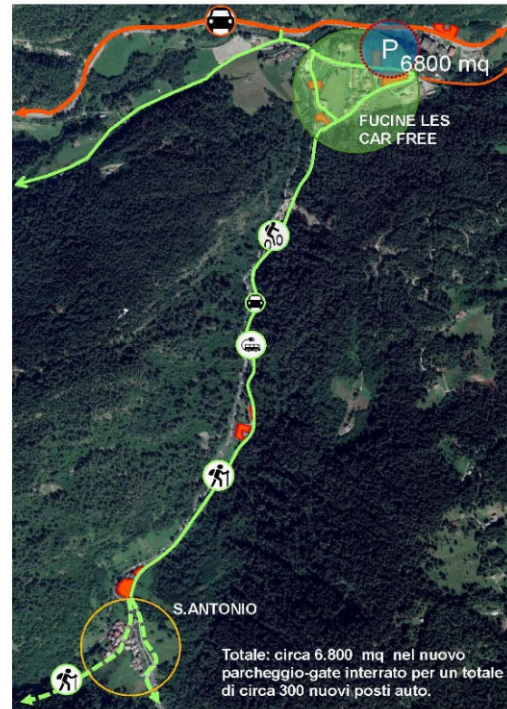
# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

Dalla dispersione dei parcheggi alla creazione di un nuovo parking hub ed il recupero della ciclo pedonalità



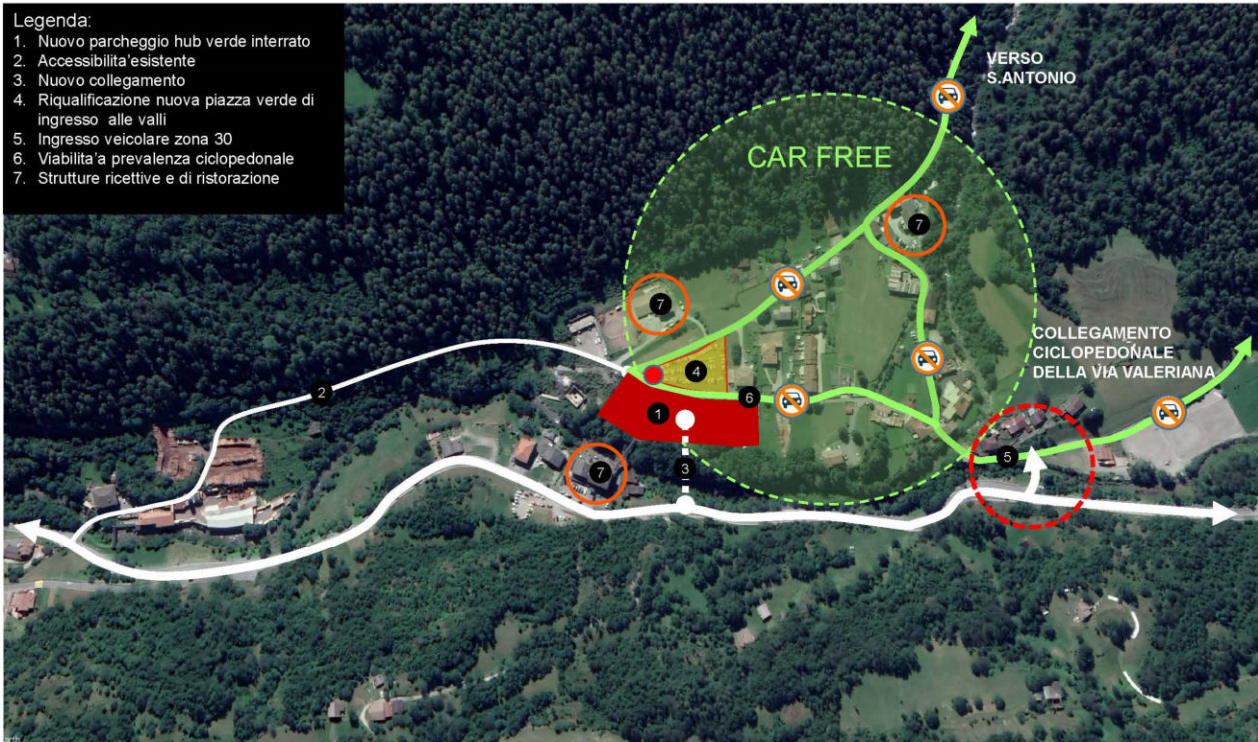
OGGI: FRAMMENTAZIONE



DOMANI: LA NUOVA PORTA DI ACCESSO

*Il nuovo GATE DELLE VALLI DI S. ANTONIO*

Per una strategia verde e car free





*Oggi*



PARCHEGGIO SEMI-  
INTERRATO, 300 POSTI AUTO

INGRESSO PEDONALE E ZONA  
SERVIZI

COPERTURA VERDE

RIQUALIFICAZIONE-  
PAVIMENTAZIONE  
CICLOPEDONALE

NUOVA PIAZZA CON  
STRUTTURE DI SERVIZIO  
ALL'ESCURSIONISTA

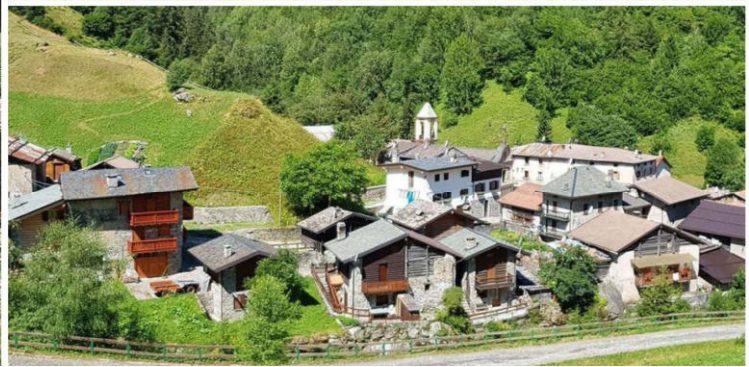
*Domani*

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

Albergo diffuso delle Valli di S. Antonio

L'antico borgo di S. Antonio diviene il punto di partenza e di arrivo delle escursioni delle Valli di S. Antonio, dotandosi di strutture ricettive sul modello dell'Albergo Diffuso. I prati antistanti al borgo vengono recuperati e valorizzati come antiche colture tradizionali e inserite in percorsi-sentieri ad anello per una fruizione didattica e turistica.



Albergo diffuso delle Valli di S. Antonio

### Legenda:

1. Albergo diffuso S. Antonio
2. Ripristino colture tradizionali
3. Nuovi percorsi didattici
4. Installazioni esplicative
5. Riqualificazione/valorizzazione ponti storici
6. Riqualificazione piazza del parcheggio



## 9. Temi progettuali strategici e prioritari

In sintesi, rispetto alla complessità del territorio analizzato, emergono all'interno del PEBA alcuni **progetti prioritari e strategici**, classificati nell'elenco e nella tabella seguenti e riportati anche nelle relative **schede e tavola di progetto (S04 e T03)**, oltre che nel **portale WebGIS (InMappa.it)**.

CRITERI E PRIORITÀ DI INTERVENTO							
Elemento (Codice, nome e frazione)	Livello di Accessibilità complessiva 1-4	Interesse strategico 3-0	Interventi programmati dall'A.C. 2-0	Segnalazioni pervenute da cittadini e Ambito 2-0	PRIORITÀ DI INTERVENTO		
SPAZI APERTI	Riqualficazione di S. Antonio in chiave pedonale e accessibile	4 Non accessibile	3 Altamente strategico	1 Interventi previsti, ma non ancora programmati	2 Più segnalazioni ricevute	10	PRIORITÀ ALTA
	Attraversamenti pedonali lungo la S.S. 39	4 Non accessibile	3 Altamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	9	PRIORITÀ ALTA
	Fermate del TPL lungo la S.S. 39	4 Non accessibile	3 Altamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	9	PRIORITÀ ALTA
	Riqualficazione di S. Pietro in chiave pedonale e accessibile	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	3 Altamente strategico	1 Interventi previsti, ma non ancora programmati	2 Più segnalazioni ricevute	9	PRIORITÀ ALTA
	Riqualficazione di Via Valeriana in chiave ciclo pedonale e accessibile	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	3 Altamente strategico	1 Interventi previsti, ma non ancora programmati	2 Più segnalazioni ricevute	9	PRIORITÀ ALTA
	Percorsi pedonali lungo la S.S. 39	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	3 Altamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	8	PRIORITÀ ALTA
	Percorsi pedonali lungo le strade di collegamento tra le frazioni: Pisogneto, Lombro, Santicolo	4 Non accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	8	PRIORITÀ ALTA
	Creazione di un percorso pedonale attraverso il centro storico a Pisogneto	4 Non accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	8	PRIORITÀ ALTA
	Riqualficazione dei parchi giochi e creazione di parchi inclusivi	4 Non accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	8	PRIORITÀ ALTA
	Marcia pie di	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	7	PRIORITÀ MEDIA
Attraversamenti pedonali	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	7	PRIORITÀ MEDIA	

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

CRITERI E PRIORITÀ DI INTERVENTO						
Elemento (Codice, nome e frazione)	Livello di Accessibilità complessiva 1-4	Interesse strategico 3-0	Interventi programmati dall'A.C. 2-0	Segnalazioni pervenute da cittadini e Ambito 2-0	PRIORITA' DI INTERVENTO	
<b>Biblioteca e Museo Golgi (Pisogneto) E09CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	3 Altamente strategico	1 Interventi previsti, ma non ancora programmati	2 Più segnalazioni ricevute	9	<b>PRIORITÀ ALTA</b>
<b>Scuola primaria e secondaria di 1° grado, palestra (Pisogneto) E12-E19-E50.CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	3 Altamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	2 Più segnalazioni ricevute	8	<b>PRIORITÀ ALTA</b>
<b>Centro sportivo S. Marilino (Pisogneto) E13CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	2 Strategico	1 Interventi previsti, ma non ancora programmati	2 Più segnalazioni ricevute	8	<b>PRIORITÀ ALTA</b>
<b>Ristoro del pescatore (Pisogneto) E17CG</b>	4 Non accessibile	3 Altamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	1 Una segnalazione ricevuta	8	<b>PRIORITÀ ALTA</b>
<b>Centro visite della Riserva Naturale delle Valli di S.A. (Les-S. Antonio) E18CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	3 Altamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	1 Una segnalazione ricevuta	7	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Municipio (Pisogneto) E08CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	1 Una segnalazione ricevuta	6	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Segheria Veneziana (Galleno) E10CG</b>	4 Non accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	6	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Scuola dell'infanzia (Galleno) E07CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	5	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Mulino S. Antonio (S. Antonio) E03CG</b>	4 Non accessibile	1 Moderatamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	5	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Appartamenti comunali e sede associazioni (Pisogneto) E02CG</b>	4 Non accessibile	0 Non strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	1 Una segnalazione ricevuta	5	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Campi da calcio e da bocce (Galleno) E15CG</b>	4 Non accessibile	1 Moderatamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	5	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Ex scuola, progetto Museo delle Tradizioni della Vicinia (Doverio) E06CG</b>	verificare con il progetto definitivo esecutivo	2 Strategico	1 Interventi previsti, ma non ancora programmati	2 Più segnalazioni ricevute	5	<b>PRIORITÀ MEDIA</b>
<b>Cimitero (Santicolo) E21CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	1 Moderatamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	4	<b>PRIORITÀ BASSA</b>
<b>Sala Pietro Chioldi (Pisogneto) E41CG</b>	2 Accessibile con difficoltà	2 Strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	4	<b>PRIORITÀ BASSA</b>
<b>La casa gialla - casa vacanze (Lombro) E04CG</b>	3 Accessibile con accompagnatore/parzialm. accessibile	1 Moderatamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	4	<b>PRIORITÀ BASSA</b>
<b>Ex asilo, progetto per ricettività ciclo turistica e spazi associativi (Santicolo) E16CG</b>	verificare con il progetto definitivo esecutivo	2 Strategico	1 Interventi previsti, ma non ancora programmati	0 Nessuna segnalazione ricevuta	3	<b>PRIORITÀ BASSA</b>
<b>Cimitero (Pisogneto) E11CG</b>	0 Accessibile in autonomia	1 Moderatamente strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	1	<b>PRIORITÀ BASSA</b>
<b>Ex Ufficio Turistico - Pro Loco (Pisogneto) E05CG</b>	1 Accessibile in autonomia	0 Non strategico	0 Nessun intervento previsto o programmato	0 Nessuna segnalazione ricevuta	1	<b>PRIORITÀ BASSA</b>

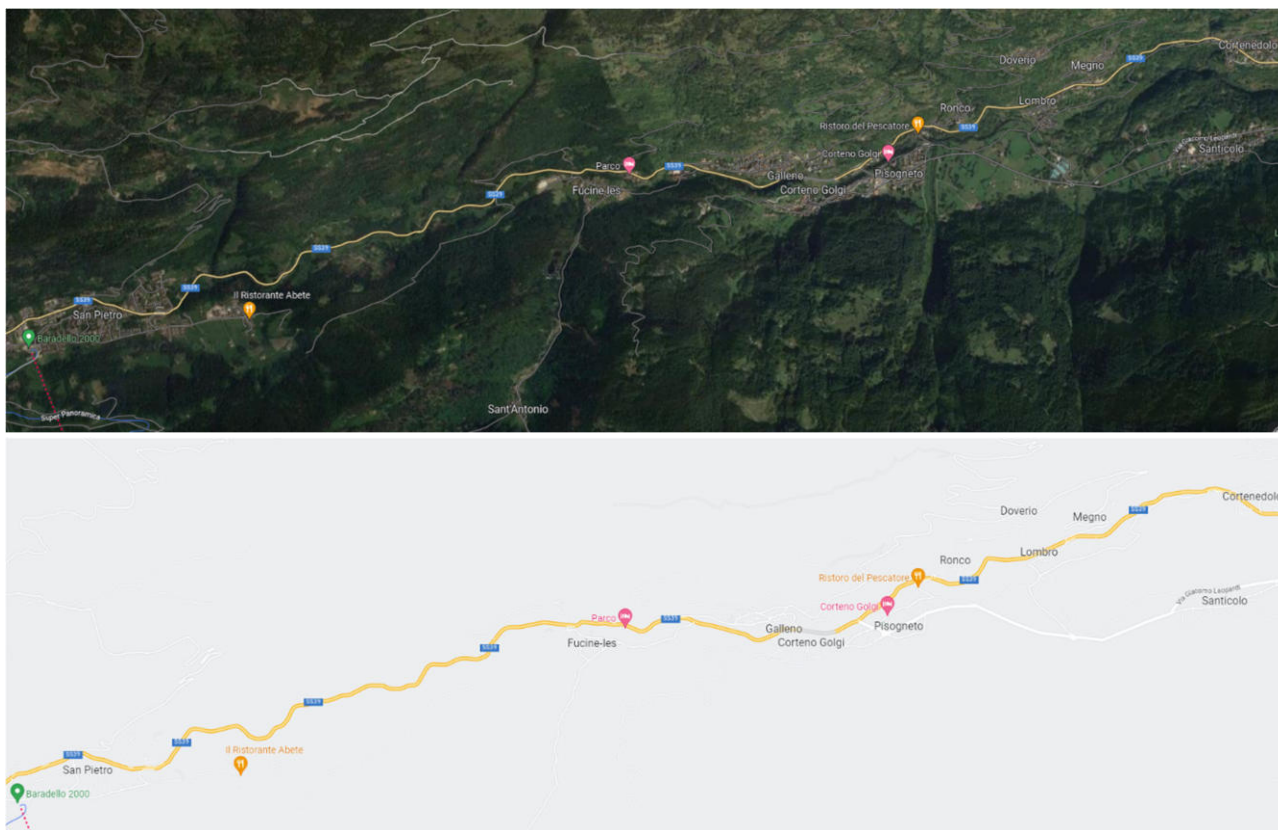
EDIFICI



### 9.1 S.S. 39 e sicurezza dei pedoni: percorsi, attraversamenti e fermate del TPL

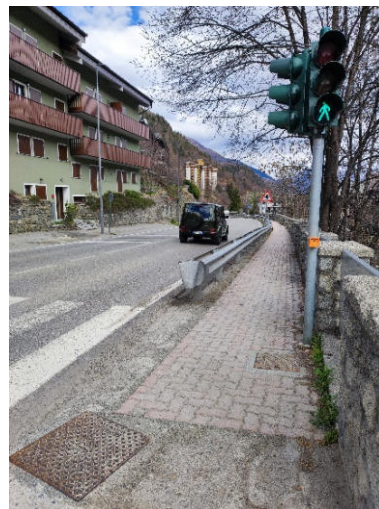
La **Strada statale 39 del Passo di Aprica**, che attraversa il territorio del **Comune di Corteno Golgi** per uno sviluppo di **9 km**, dalla frazione di **S. Pietro (confinante con l'Aprica)** a quella di **Lombro (verso Edolo)**, è caratterizzata da un **traffico veicolare intenso** (soprattutto nei fine settimana, nei periodi di festività e vacanze) e da un'elevata **velocità** dei veicoli in transito (anche se il limite è fissato a 50 km orari).

Risulta quindi una **strada ad elevata pericolosità per i pedoni** - a maggior ragione per i soggetti con difficoltà o limitazioni motorie, sensoriali o intellettive - anche considerate le attuali condizioni dei **percorsi dedicati**, degli **attraversamenti pedonali** e delle **fermate del trasporto pubblico locale** dislocate lungo il suo asse, in corrispondenza delle varie frazioni che costituiscono il Comune di Corteno Golgi.



### Percorsi pedonali lungo la S.S. 39

Partendo dal confine amministrativo con l'Aprica, nella frazione di San Pietro, è presente il marciapiede C09, in cubetti di porfido; poi, oltre via Pineta, uscendo dal centro di S. Pietro (via Pineta), il percorso cambia e diviene un marciapiede extraurbano lungo la Statale, in masselli di cemento e protetto da guardrail laterale, fino all'imbocco di via Corta e via Tovini (C24), ove termina il percorso protetto sulla Statale. Il marciapiede prosegue invece mediante una rampa interna che si collega a via Corta, dove riprende nuovamente un marciapiede in cubetti di porfido (C03) che scende verso via Valeriana.



S. Pietro, percorso urbano su via Nazionale - S.S.39 (C09) e percorso protetto dall'incrocio con via Pineta (C24).



C24 S. Pietro, percorso e attraversamento sulla S.S.39, in corrispondenza di via Tovini, e connessione verso via Corta

**Qui, si rende necessario realizzare il percorso pedonale protetto verso via Tovini, proseguendo quello attuale fino all'incrocio (30,00 m) e spostando quindi anche il relativo attraversamento pedonale. Poi, realizzare il marciapiede in via Tovini.**

**Da quell'incrocio, lungo la S.S.39 non esiste più alcun marciapiede fino alla frazione di Lombro, dove, in corrispondenza dell'intersezione con via Lombro (incrocio via Panoramica per Doverio), riprende un marciapiede (C15) a raso e senza alcuna protezione laterale, realizzato in masselli e**

cordoli di cemento, che presenta svariate criticità: avvallamenti, cedimenti e sconnessioni generalizzate, buche e rappezi in asfalto, che generano una pendenza trasversale elevata.



C15 Lombro, percorso e attraversamenti sulla S.S.39, in corrispondenza di via Lombro

**Qui, si rende necessario demolire e ricostruire il percorso pedonale esistente, realizzandone uno protetto.**

Nel mezzo, la Statale intercetta prima il duplice imbocco del piccolo nucleo di Fucine - Les (da via Campagnola e da via Les, in corrispondenza dell'antica Segheria Veneziana), importante snodo che conduce poi alla frazione turistica di S. Antonio, da cui si dipartono le splendide Valli (Val Brandet e Valle di Campovecchio), meta di migliaia di escursionisti e visitatori ogni anno.

**In entrambi i casi, gli spazi sono puramente carrabili: non esistono percorsi per i pedoni.**



S.S.39, via Campagnola e da via Les, per S. Antonio

Più avanti, anche la frazione di Galleno presenta due sbocchi sulla Statale: uno vicino a via Les, ove giunge via Mazzini, mentre dall'altro capo della frazione scende via Fontanella. Anche qui, in entrambi i casi, gli spazi sono puramente carrabili: non esistono percorsi per i pedoni.

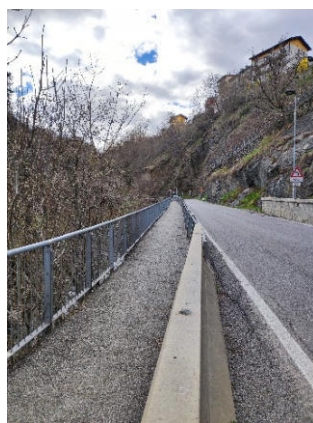
**Si propone la realizzazione di un marciapiede lungo via Mazzini, che conduca dalla Statale al P14, in corrispondenza della scuola materna, e di un marciapiede lungo via Fontanella, che si colleghi all'esistente C22.**

**Collegamento Galleno - Pisogneto: Si rende necessario realizzare un attraversamento pedonale protetto che dall'incrocio tra via Fontanella e la Statale consenta di giungere all'imbocco del percorso pedonale esistente per Pisogneto.**



S.S.39, Galleno: via Mazzini e via Fontanella

Poco oltre l'incrocio con via Fontanella, all'imbocco della galleria situata sotto Galleno, la S.S.39 intercetta il percorso pedonale che conduce a Pisogneto, arrivando in via Camillo Benso Conte di Cavour lungo la strada - oggi chiusa - che prima del cambio viabilità (2012-2013) collegava il capoluogo alla Statale verso Galleno (C25).



S.S.39: il percorso pedonale che conduce a Pisogneto, arrivando in via Camillo Benso Conte di Cavour (C25).



il percorso ped. che conduce a Pisogneto, arrivando in via Camillo Benso Conte di Cavour (C25) e la vecchia strada

Più avanti, all'imbocco del nuovo ponte in corrispondenza di via Pradella, la S.S.39 interseca il duplice percorso pedonale che su ambo i lati del ponte, porta in centro a Pisogneto, ove sorgono i

principali servizi alla cittadinanza (Municipio, Cimitero, Centro sportivo, Scuole primaria e secondaria, etc.). Ma tutta l'area dell'intersezione carrabile è sprovvista di percorsi per i pedoni.

**Collegamento Pisogneto - vecchio e nuovo ingresso: si propone di riqualificare la vecchia strada che permetteva l'accesso al capoluogo, per realizzare un percorso pedonale di connessione tra via Camillo Benso Conte di Cavour e il nuovo ponte su via Pradella, così da creare una doppia possibilità di circuito pedonale: sia con via Brescia – via Golgi, che con il futuro percorso naturalistico lungo l'Ogliolo.**



S.S.39, Pisogneto: il nuovo ponte su via Pradella

Proseguendo verso Edolo, sul versante orografico sinistro la S.S. 39 incrocia via Ronco, che scende dall'omonima frazione e conduce poi anche a Megno.



S.S.39, Ronco

Ancora più avanti, si attestano via Lombro, in destra orografica, e via Panoramica in sinistra orografica, che portano rispettivamente alle frazioni di Lombro e Megno.



S.S.39, via Lombro e via Panoramica



Solo le frazioni di Doverio (sinistra orografica) e Santicolo (destra orografica) non hanno uno sbocco diretto sulla S.S. 39, ma la prima vi accede da Ronco e Megno, la seconda da Lombro o Pisogneto.

**In conclusione, la mancanza di percorsi pedonali dedicati e protetti lungo la S.S. 39, in corrispondenza delle intersezioni tra la Statale e le varie frazioni di Corteno Golgi, ove si collocano anche gli attraversamenti pedonali e le fermate del TPL, rappresenta una situazione di elevato pericolo per i pedoni, come rilevato durante i sopralluoghi e come segnalato dai cittadini mediante il questionario online, riportando in quelle zone la mancanza di marciapiedi, attraversamenti e fermate sicure.**

**In questi tratti, date le caratteristiche e il traffico che contraddistinguono la S.S. 39, è consigliabile la realizzazione di marciapiedi protetti da guard-rail, anche se il limite di velocità è inferiore di 70 km/h.**

*Art. 4-3-5 D.M. n. 6792 / 5 novembre 2001, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti): Marciapiedi Per strade con velocità di progetto (limite superiore) maggiore di 70 km/h, il marciapiedi va protetto da dispositivi di ritenuta (guard-rail) .... Qualora la velocità prevista sia inferiore al valore sopra indicato, la protezione può essere omessa, ma in questo caso il marciapiedi dovrà essere delimitato da un ciglio sagomato. L'ente proprietario della strada valuterà l'opportunità, in relazione alle condizioni viarie e ambientali locali, di dotare il ciglio del marciapiede di idonee protezioni per la salvaguardia dei pedoni e per impedire il sormonto dei veicoli.*

### Attraversamenti pedonali lungo la S.S. 39

Nella frazione di S. Pietro, lungo via Nazionale (SS.39) sono collocati alcuni attraversamenti pedonali (A7) realizzati con la stessa tipologia: a raso, classicamente disegnati sull'asfalto della carreggiata, senza alcuna segnalazione verticale o semafori, connessi ai percorsi pedonali C09 e C10.

Criticità: gli attraversamenti sono situati in corrispondenza di una situazione di elevato pericolo per i pedoni. Inoltre terminano, da un lato, su un'area adibita a parcheggio di natura commerciale, peraltro spesso in salita.



A07 - S. Pietro, attraversamenti pedonali su via Nazionale - S.S.39

**Sempre in S. Pietro, proseguendo lungo la S.S. 39, si trovano altri attraversamenti pedonali:**

- Via Pineta (A16, ove inizia il guardrail a protezione del marciapiede, *segnalato dai cittadini*),



A16 - S. Pietro, attraversamento pedonale sulla S.S.39, all'incrocio con via Pineta: semaforo senza avviso sonoro per i non vedenti, pavimentazioni loges, cartelli di segnalazione dell'attraversamento, sbarco in pendenza, etc. ...

**Alcuni sono molto pericolosi per i pedoni (A17), specificatamente agli incroci con:**

- Via Nazionale,
- Piazza Baradello,
- Condominio Grand Paradiso,
- Via Baradello,
- Via Paletti (*segnalato anche dai cittadini*),
- Via Tovini (*segnalato anche dai cittadini*).



A17 - S. Pietro, attraversamento pedonale sulla S.S.39, all'incrocio con via Nazionale



A17 - S. Pietro, attraversamento pedonale sulla S.S.39, all'incrocio con via Nazionale – Piazza Baradello



A17 - S. Pietro, attraversamento pedonale sulla S.S.39, all'incrocio in corrispondenza del condominio Grand Paradiso





A17 - S. Pietro, attraversamento pedonale sulla S.S.39, all'incrocio con Via Baradello



A17 - S. Pietro, attraversamento pedonale sulla S.S.39, all'incrocio con il Camping Aprica



A17 - S. Pietro, attraversamento pedonale sulla S.S.39, all'incrocio con via Paletti



A17 - S. Pietro, l'attraversamento pedonale pericoloso sulla S.S.39, che conduce senza alcun percorso protetto all'incrocio di via Tovini.

A Lombro, all'intersezione con l'omonima Via Lombro (*segnalato anche dai cittadini*).



A14 Lombro, l'attraversamento pedonale pericoloso sulla S.S.39, in corrispondenza di via Lombro

**Tutti gli attraversamenti pedonali lungo la S.S. 39 necessitano di interventi di messa in sicurezza, mediante l'installazione di:**

- segnaletica verticale,
- segnalazioni luminose lampeggianti,
- marciapiedi pedonali di connessione,
- pavimentazioni Loges,
- illuminazione,
- semaforo con segnale acustico per non vedenti (almeno in corrispondenza degli incroci).

**Mancano inoltre degli attraversamenti pedonali lungo la Statale, in corrispondenza di:**

- Ristorante Hotel Parco, via Nazionale n.415, per raggiungere la fermata del bus sull'altro lato,
- Via Mazzini, per raggiungere la fermata dell'autobus di Galleno (*segnalato anche dai cittadini*),
- Via Fontanella, Galleno (*segnalato anche dai cittadini*), per connettersi al percorso pedonale protetto che conduce a Pisogneto.

**Qui, si rende necessario realizzare ex novo degli attraversamenti pedonali sicuri, connessi ai relativi percorsi pedonali.**

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione



L'attraversamento pedonale mancante sulla S.S.39, al Ristorante Hotel Parco, via Nazionale n.415, per raggiungere la fermata dell'autobus sull'altro lato della carreggiata.



L'attraversamento pedonale mancante sulla S.S.39, in corrispondenza di Via Mazzini, per raggiungere la fermata dell'autobus di Galleno.



L'attraversamento pedonale mancante sulla S.S.39, in corrispondenza di Via Fontanella, Galleno, per connettersi al percorso pedonale protetto che conduce a Pisogneto.

## Fermate del TPL lungo la S.S. 39

In corrispondenza degli incroci tra la Statale e le frazioni sono dislocate le fermate del TPL, tutte accomunate da un'elevata pericolosità per i pedoni e dalla necessità di essere messe in sicurezza.

In dettaglio, scendendo dall'Aprica, si trovano:

### 1. Corte

- a. Località: Frazione di S. Pietro, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Giuseppe Tovini  
Direzione: Aprica
- b. Località: Frazione di S. Pietro, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Corta  
Direzione: Edolo



Le due fermate in S. Pietro, sulla S.S.39: a. e b.

### 2. Galleno

- a. Località: Frazione di Galleno, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Mazzini  
Direzione: Aprica
- b. Località: Frazione di Galleno, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via Mazzini Direzione: Edolo



Le due fermate di Galleno, sulla S.S.39: a. e b.

### 3. Parco

a/b. Località: Ristorante Hotel Parco, via Nazionale n.415 (S.S. 39)

Direzione: Aprica/Edolo



La fermata di fronte al Ristorante Hotel Parco, via Nazionale n.415: a/b.

### 4. Campagnola

a/b. Località: Les-Fucine, via Nazionale (S.S. 39), incrocio con via S. Antonio

Direzione: Aprica/Edolo



La fermata di Campagnola, sulla S.S.39, per S. Antonio

### 7. Concordia (Ronco)

a/b. Località: Frazione di Ronco, via Nazionale (S.S. 39) - Concordia

Direzione: Aprica/Edolo



La fermata di Ronco - Concordia, sulla S.S.39

## 8. Lombro

a/b. Località: Frazione di Lombro, via Nazionale (S.S. 39), incrocio via Lombro

Direzione: Aprica/Edolo



La fermata di Lombro, sulla S.S.39

### **Segnalazioni dei cittadini:**

*Frazione di Galleno: Realizzazione di una fermata sicura (tolta a seguito di realizzazione galleria). Mancano fermate, relative di segnalazione e posti protetti. La fermata non è adeguatamente segnalata; la fermata è scarsamente illuminata; manca una copertura che protegga dalle intemperie e dal sole in attesa del bus; mancano sedute.*

### **Le fermate del TPL presenti nel Comune di Corteno Golgi lungo la S.S.39:**

- sono caratterizzate da pavimentazioni in asfalto, senza alcuna distinzione cromatica e materica dalla strada;
- sono prive di marciapiedi in rilevato e protetti, che connettono la fermata;
- hanno spesso pendenza longitudinale e trasversale eccessiva;
- sono prive di pensiline, sedute e spazi per l'accostamento di una carrozzina o di un passeggino;
- sono prive di illuminazione pubblica;
- sono prive di indicazioni podotattili.

**Tutte le fermate richiedono quindi specifici interventi di messa in sicurezza, mediante la creazione di:**

- percorsi pedonali protetti;
- pensiline, provviste di sedute e spazi per l'accostamento di una persona in carrozzina o di un passeggino (larghezza min. per la circolazione dei pedoni > 2,00 m);
- illuminazione pubblica;
- indicazioni podotattili.

## 9.2 Collegamenti pedonali tra le frazioni

Data la particolare geomorfologia che caratterizza il Comune di Corteno Golgi, costituito da **10 frazioni** dislocate lungo la S.S. 39, sia in sponda destra che sinistra e variamente collegate tra loro, ma accomunate dalla **mancanza di marciapiedi e percorsi ciclopedonali dedicati lungo le strade di collegamento tra esse**, è emersa sia in sede dell'*Ambito di consultazione permanente sull'accessibilità* che dalle segnalazioni dei cittadini, la **necessità di creare dei percorsi pedonali (o ciclo-pedonali) sicuri e protetti lungo le arterie viabilistiche più trafficate e strategiche, utilizzate anche dai pedoni per le passeggiate:**

*Pisogneto - Santicolo (strada alternativa da e verso Edolo)*

*Lombro - Santicolo*

*Pisogneto - Laghetto del pescatore - Ronco.*

Gli interventi necessari sono:

- la creazione di percorsi protetti dedicati (marciapiedi),
- l'installazione di sistemi di rallentamento per il traffico veicolare,
- la creazione o il completamento della pubblica illuminazione (es. *Via Schivardi, Pisogneto: la pubblica illuminazione termina con l'abitato e non prosegue verso Santicolo, dove invece prosegue il marciapiede*)
- la creazione di zone di sosta per i pedoni.

## 9.3 Riqualficazione di Via Valeriana in chiave ciclopedonale e accessibile

Il Comune di Corteno è interessato dal passaggio della Via Valeriana (Tappa 9, da Edolo al Passo dell'Aprica), che da Santicolo giunge a Pisogneto e poi a S. Pietro.

Se da un lato è auspicabile un intervento unitario a livello comprensoriale lungo il cammino, per quanto concerne invece gli **accessi ai percorsi, i raccordi con i singoli territori Comunali** e i relativi **servizi di supporto** (parcheggi, aree di sosta, ristorazione, noleggio, etc.), **ogni Amministrazione può, anche attraverso il PEBA, agevolare l'accessibilità turistica e sportiva sul proprio Comune.** Il progetto Green Aprica prevede già la realizzazione della nuova Pista ciclabile Viale Europa (Aprica) – Via Valeriana (Corteno), spina verde *Aprica Car Free*, da Les fino all'Aprica, attraverso S. Pietro.

Si propone quindi di riqualficare in chiave pedonale e accessibile il tratto del cammino della Via Valeriana - Tappa 9 (strategico dal punto di vista turistico), creando un percorso ciclo-pedonale dedicato e protetto, oltre ad un sistema di spazi e servizi per i pedoni.

Questo intervento permetterà di creare i percorsi pedonali protetti lungo le strade di connessione tra le frazioni di Santicolo, Lombro e Pisogneto e anche all'interno del centro storico del capoluogo.

## 9.4 Creazione di un percorso pedonale attraverso il centro storico a Pisogneto

Attualmente, nel centro di Pisogneto è presente il percorso pedonale C21, che parte **dal vecchio ingresso al capoluogo** (utilizzato prima della realizzazione del nuovo ponte sul fiume Ogliolo – Via

Pradella) in via Cavour, arriva all'ex uff. turistico – Pro Loco e prosegue poi fino bivio con via Libertà (Hotel Miramonti). Poi si interrompe e riprende più volte, **fino a Piazza Roma**.

Realizzato in parte in cubetti di porfido e cordoli in granito, in parte in masselli e cordoli in cemento, presenta una prima parte in rilevato, poi diventa a raso, complanare alla strada, quando questa ne assume la stessa pavimentazione. Poi torna in rilevato. In alcuni punti è protetto e separato dalla parte carrabile mediante qualche paletto e balaustra metallica. Spesso è ristretto da vasi di fiori e panchine poste al piede delle residenze. In via C. Golgi, il percorso riprende fino a piazza Roma, ostacolato da fioriere, gradini e ingressi alle abitazioni private. Poi SPARISCE in centro storico, per problemi di spazio e larghezza della carreggiata, **non raggiungendo quindi il Museo Golgi e la vicina Chiesa parrocchiale, o il Cimitero**.

**Tale tracciato costituisce anche parte della Tappa 9 della Via Valeriana, il lungo cammino di interesse turistico ed escursionistico** che da Brescia giunge fino all'Aprica, passando nel comune di Corteno per Santicolo, Pisogneto e S. Pietro.

Uno degli ambiti di progetto è la creazione di un percorso pedonale nel centro storico di Pisogneto, dotato di un sistema di arredo urbano (con zone di sosta, sedute, cestini, fontanelle, etc.), che miri a riqualificare l'area, oggi semi-abbandonata, stimolando anche il commercio al dettaglio e i servizi al pubblico, rendendola un percorso adatto anche alle passeggiate.

Riqualificando pedonalmente anche il vecchio ingresso al capoluogo e la via oggi chiusa fino al nuovo ponte su via Pradella, si verrebbe a creare un anello pedonale che, da un lato, costeggia il fiume Ogliolo, e dall'altro raggiunge i servizi principali del capoluogo, passando anche per la zona più antica e storica.

### ***Segnalazioni dei cittadini:***

*Strada vecchia che dal ponte della fabbrica porta verso il cimitero: non si passa con passeggini o biciclette. Marciapiedi con grosse deformità e pendenze difficili da percorrere anche con un passeggino. Pavimentazione sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive.*

*Scarsa illuminazione. Mancano zone di sosta e sedute.*

***Attraversamento cimitero Pisogneto: Le auto, anche se il semaforo è rosso, non si fermano. > Mettere una telecamera e multare le auto che non si fermano al semaforo.***

## 9.5 Riqualificazione di S. Pietro in chiave pedonale e accessibile

Il progetto ***Green Aprica, masterplan per il territorio ed il comprensorio turistico Aprica-Corteno Golgi al 2030***, prevede già per la frazione di **S. Pietro, strategica dal punto di vista turistico**, la riqualificazione in chiave pedonale:

- del **borgo storico** (piazza principale e centro storico),
- di **Corso Roma** (Aprica),
- degli ambiti **Baradello-Abete** e del relativo collegamento.

In coerenza e continuità con il progetto di valorizzazione turistica sostenibile, si propone il **proseguimento di tale intervento di valorizzazione pedonale anche in Via Nazionale**, in connessione con Corso Roma, mettendo in atto tutte le disposizioni relative all'accessibilità.



Anche nella riqualificazione del **borgo storico e degli ambiti Baradello-Abete**, si raccomanda il **recepimento di tutti gli accorgimenti descritti nel PEBA per realizzare l'accessibilità nelle aree pedonali**, in particolare per ogni ambito progettuale previsto, come dettagliato nel precedente capitolo 10.

## 9.6 Riqualificazione di S. Antonio in chiave pedonale e accessibile

Il progetto *Green Aprica, masterplan per il territorio ed il comprensorio turistico Aprica-Corteno Golgi al 2030*, prevede già per la frazione di **S. Antonio, anch'essa strategica dal punto di vista turistico** (per la fruizione delle Valli di S. Antonio), **la riqualificazione in chiave pedonale**:

- **di Fucine Les**, realizzando un parcheggio interrato e un nuovo collegamento diretto dalla S.S. 39 e una nuova piazza verde di ingresso alle Valli di S. Antonio, con strutture di servizio agli escursionisti;
- **di via Les**, verso il borgo di S. Antonio,
- **del borgo di S. Antonio**, riqualificando la piazza del parcheggio, creando nuovi percorsi didattici e installazioni, realizzando un albergo diffuso e ripristinando le colture tradizionali.

In primis, si raccomanda il **recepimento di tutti gli accorgimenti descritti nel PEBA per realizzare l'accessibilità nelle aree pedonali**, in particolare per ogni ambito progettuale previsto, come dettagliato nel precedente capitolo 10.

Inoltre, data l'importanza dell'intervento in progetto, si propone la **realizzazione di un percorso facilitato e accessibile anche all'interno del borgo di S. Antonio**, mediante la sostituzione di una parte della pavimentazione in acciottolato per creare una superficie compatta della largh. di 1,50 m.

Infine, visto che l'intervento in previsione toglierà gran parte del traffico veicolare dalla via Les, anche **l'area esterna del Centro visite della Riserva Naturale delle Valli di Sant'Antonio** potrà essere riqualificata in termini di fruizione accessibile, realizzando un'area picnic inclusiva con vista sul fiume.

## 9.7 Riqualificazione del Ristoro del Pescatore in chiave accessibile

Il *Ristoro del Pescatore* rappresenta per Corteno Golgi un **punto di accesso privilegiato al fiume**, dal punto di vista **turistico, sportivo e didattico**, potenzialmente attrattivo (*rif. S02 - Schede dei rilievi - edifici - E17 - pag. 88*).

La sua **posizione risulta strategica** - contestualmente **vicina al centro** di Pisogneto, alla frazione di Ronco, alla **fermata del TPL** di Ronco-Concordia e al cammino della **Via Valeriana** - e presenta già alcuni **servizi interessanti**, tra cui l'ampio parcheggio, il parco giochi (con nuovi giochi accessibili), un'area pic-nic nel verde, un bar ristoro e l'accesso diretto al fiume per le attività di pesca sportiva.

**Progettando un intervento di riqualificazione e valorizzazione complessiva della struttura e delle sue pertinenze, con un'attenzione specifica al tema dell'accessibilità, si creerebbe un servizio strategico dal punto di vista turistico.**

### 9.8 Risoluzione della mancata accessibilità ai P.1-2 del Museo Camillo Golgi

Rendere accessibile il **Museo Golgi** (Pisogneto), mediante la progettazione e installazione di un ascensore che permetta di fruire degli spazi museali siti al primo e al secondo piano dell'edificio (*rif. S02 - Schede dei rilievi - edifici - E09 - pag. 42*).

### 9.9 Intervento di accessibilità migliorata all'Edificio scolastico

Ripensare all'accessibilità dell'attuale sistema dei percorsi esterni e degli ingressi all'edificio scolastico (Pisogneto) nella sua complessità, unitamente all'accessibilità dei servizi igienici, fattori che oggi rendono il polo scolastico solo parzialmente fruibile (*rif. S02 - Schede dei rilievi - edifici - E12-E19-E50 - pag. 59*).

### 9.10 Risoluzione della mancata accessibilità al P.1. del Centro sportivo S. Martino

Ripensare all'accessibilità del **Centro Sportivo S. Martino** nella sua totalità, in quanto il sistema dei percorsi e dei collegamenti verticali oggi non permette la fruizione del piano primo dell'edificio, che ospita il bar e le tribune del campo sportivo (*rif. S02 - Schede dei rilievi - edifici, E13, pag. 74*).

### 9.11 Riqualficazione dei parchi giochi e creazione di parchi inclusivi

Nel Comune di Corteno Golgi, i parchi giochi sono ubicati nelle frazioni di:

- Pisogneto (Ristoro del Pescatore) – V01, con installati n.2 giochi accessibili,
- Lombro (Area feste) – V05,
- Santicolo (Oratorio) – V06,
- San Pietro (via Valeriana) – V06,
- San Pietro (Baradello) – V80,
- Doverio (ex scuola), non classificato.

Per le specifiche relative a ciascun parco, si rimanda alle **single schede** contenute nell'Atlante dedicato (*rif. S01 - Schede dei rilievi - aree esterne*).

La situazione attuale dei parchi giochi del Comune di Corteno Golgi risulta critica per quanto riguarda **sicurezza e accessibilità**. Anche **diversi cittadini** hanno segnalato la presenza di *giochi vecchi, rotti e pericolosi*, oltre che *non accessibili a tutti i bambini*, sia a Doverio che a Pisogneto, *in zona Abete e zona Baradello*. Al Baradello, inoltre, *pavimentazione sconnessa o sdruciolevole o con pendenze eccessive, scale e rampe senza parapetto di protezione, scarsa illuminazione*. Al Ristoro del Pescatore, *quando è abbassata la barra non è possibile accedere con carrozzine e passeggini*.

Sarebbe auspicabile un intervento di manutenzione straordinaria in tutti i parchi giochi, sostituendo e rinnovando i giochi stessi, creando le relative pavimentazioni antiurto previste dalla normativa vigente, realizzando percorsi pedonali distinti dalle zone a prato, illuminando i parchi, recintandoli ove necessario e segnalandoli rispetto all'abitato e alla viabilità.

Data l'elevata fruizione turistica nella frazione di S. Pietro, si propone la realizzazione di un parco giochi accessibile a servizio di quella zona.

## 10. Azioni per costruire l'accessibilità

In concomitanza allo svolgimento del **PEBA**, il Comune di Corteno Golgi promuove **azioni che mirano a sostenere il percorso verso l'accessibilità e l'inclusione e a prevenire la formazione di nuove barriere**, guidando le scelte progettuali anche alla luce di sperimentate buone pratiche.

Nello specifico:

- Iniziative di **sensibilizzazione e informazione della popolazione**;
- **Formazione dei tecnici** e dei progettisti;
- **Bandi comunali** orientanti verso progettualità e soluzioni accessibili;
- Aggiornamento del **Regolamento Edilizio** in chiave Design for All;
- Indicazioni per la **"mobilità dolce"**;
- Indicazioni per l'**accoglienza turistica accessibile**;
- Indicazioni per altri **enti e soggetti proprietari di spazi aperti al pubblico**.

### 10.1 Iniziative di sensibilizzazione e informazione alla popolazione

In fase di redazione del **PEBA**, la cittadinanza del Comune di Corteno Golgi è stata informata sulle tematiche inerenti all'accessibilità, la disabilità e le esigenze specifiche di bambini e anziani, mediante gli strumenti e le azioni illustrate nella sezione **4.2. - Un Piano condiviso e partecipato**, per giungere alla condivisione di un linguaggio e un percorso comune.

A tal fine, l'Amministrazione collabora con la *Comunità Montana di Valle Camonica* e con il *Consorzio Sol.Co. Camunia* all'avanzamento del progetto **Valle Camonica per Tutti**.

Il progetto, promosso nell'ambito del **PIC - Piano Integrato della Cultura "Costruire Valore"**, con il sostegno di **Regione Lombardia**, persegue in primis la crescita della cultura dell'**accessibilità e dell'inclusione sociale** in tutte le sue sfaccettature e nella sua più ampia accezione.

Per il 2023-24, è in previsione la creazione di un **Festival dell'Inclusione in Valle Camonica**, che vedrà la realizzazione di attività di animazione territoriale (incontri e spettacoli), per sensibilizzare i cittadini sul tema della diversità e della fruizione inclusiva.

### 10.2 Formazione di tecnici e progettisti

Alla luce del **PEBA**, il Comune di Corteno Golgi intende **formare sui temi specifici del PEBA e dell'accessibilità i propri tecnici comunali e progettisti esterni**, grazie all'attivazione di uno specifico **Corso di formazione Design for All per il PEBA**, che verrà svolto per i **Comuni della Valle Camonica** dall'**Associazione Design for All Italia**, grazie al supporto dell'**Associazione Architetti Camuni (ArCa)** e al sostegno della **Comunità Montana di Valle Camonica**, al fine di fornire, a tutti gli operatori che a vario titolo svolgono un ruolo nel processo progettuale e autorizzativo, i contenuti teorici e pratici che portano alla piena e corretta sensibilizzazione della diversità umana nella società odierna, secondo i principi e l'approccio Design for All, in quanto la prevenzione verso il rischio legato alla possibile formazione di nuove barriere deve essere propedeutica agli interventi per il superamento di quelle esistenti.

### Oggetto del corso:

Strumenti e metodi per l'applicazione pratica di valutazioni, analisi dei bisogni, costruzione dei requisiti di progetto e infine progettazione di soluzioni per l'accessibilità, l'inclusione sociale e l'uguaglianza, con l'obiettivo di offrire un up-grade delle conoscenze in merito ai desideri dell'uomo, adatti alla molteplicità di esigenze di una vasta e articolata collettività.

### Struttura del corso:

2 moduli, di tipo teorico e pratico.

#### Modulo Teorico: 4 Ore

- Design for All – Principi e strategie;
- Processo Design for All – Metodo e opportunità;
- Casi studio – Esempi, buone prassi e mappatura.

#### Modulo Pratico: 4 Ore

- Workshop per la sperimentazione della metodologia su una fase del processo o caso studio.

## 10.3 Bandi comunali orientanti verso progettualità e soluzioni accessibili

Il Comune di Corteno Golgi si impegna a:

- **Prevedere nei futuri Bandi comunali di progettazione di spazi, ambienti, beni e servizi**, criteri e requisiti che mirino alla progettazione accessibile, alla realizzazione di soluzioni inclusive e alla sostenibilità sociale;
- **Rispondere ai Bandi** nazionali, regionali e privati emanati su questi temi, anche con il supporto progettuale delle le Coop. Soc. locali.

## 10.4 Aggiornamento del Regolamento Edilizio in chiave Design for All

Il Comune di Corteno Golgi si impegna ad **aggiornare il Regolamento Edilizio**, per:

- adeguarlo alla dimensione culturale promossa dalla *Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità*, ratificata in Italia con *L. n. 18/2009*;
- includere la disciplina dell'accessibilità con approccio *Design for All* e i principi della progettazione accessibile e inclusiva;
- aggiornare le prescrizioni tecniche;
- definire le **modalità per rendere accessibili gli spazi privati aperti al pubblico** (quali ad esempio, i negozi, le attività commerciali, i ristoranti, i bar, gli studi medici, etc.) che presentino barriere architettoniche o sensoriali. Il Regolamento Edilizio introdurrà modalità e facilitazioni per favorire l'accessibilità anche nei casi ove tali spazi privati aperti al pubblico non siano interessati da interventi edilizi o di riqualificazione interna.

## 10.5 Indicazioni per la mobilità dolce

**Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere** sta diventando sempre più importante, se consideriamo lo spostamento demografico verso una **popolazione sempre più anziana**, il numero crescente di **persone in sovrappeso, con obesità e stili di vita sedentari**.

Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono la **“camminabilità/percorribilità pedonale”** e la **“ciclabilità/percorribilità in bicicletta”** delle aree urbane incoraggiano gli

spostamenti a piedi e l'esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo anche l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali.

Va quindi perseguita la **costruzione di reti di percorsi pedonali e ciclopedonali fruibili tra i luoghi di maggiore interesse del Comune e verso i Comuni limitrofi**, privilegiando ove possibile le zone pedonali e ciclabili o ciclopedonali dedicate.

**Particolare attenzione va inoltre posta alle zone condivise tra pedoni, ciclisti, automobilisti (shared zone), che si rivelano insidiose per alcuni gruppi di utenti** (es. bambini, anziani, persone con disabilità motorie, percettive e cognitive).

Un tema di progetto sicuramente centrale e complesso, soprattutto in contesto montano, è quello della **pedonalità nei centri storici**, dove spesso la **condivisione tra pedoni e automobilisti rimane una criticità di difficile soluzione**, a causa delle ridotte dimensioni delle strade che li attraversano, che spesso non vedono alternative esterne rispetto alla zona urbana più antica e congestionata.

### Percorsi Ciclopedonali

Oltre ai percorsi pedonali e ciclabili comunali ed intercomunali, gli **itinerari ciclopedonali di maggiore valenza turistica che attraversano l'intera Valle Camonica**, su cui porre quindi **maggiore attenzione per il tema dell'accessibilità**, sono tre:

1. **La Ciclovia dell'Oglio**, eletta ciclabile più bella d'Italia agli *Italian Green Road Awards 2019*, un percorso di circa 280 km che attraversa da nord a sud il territorio lombardo, incontrando le province di Brescia, Bergamo, Cremona e Mantova. La partenza è posta al Passo del Tonale, a 1.883 mt di quota, nel cuore delle montagne del Parco dell'Adamello, mentre l'arrivo è posto a quota 21 metri, presso il Ponte di Barche a San Matteo delle Chiaviche: 1.862 metri il dislivello lungo un percorso all'80% su asfalto e 20% su sterrato.
2. **La Via Valeriana**, un antico tracciato che va da Brescia alla Franciacorta, dal lago d'Iseo alla Valle Camonica, sino a Edolo, dove si biforca per proseguire, da una parte in Valtellina (Tirano), passando dall'Aprica, dall'altra fino al passo del Tonale. Lungo 190 km e diviso in 12 tappe, ripercorre l'antica strada che - si narra- fu realizzata dal generale romano Gaio Publio Licinio Valeriano per poter spostare il più velocemente possibile le truppe dall'Italia fino ai bacini del Reno e del Danubio.
3. **Il Cammino di Carlo Magno**, che si **sviluppa partendo da Bergamo, attraversa i comuni lungo il fiume Serio, le Valli d'Argon, la Val Cavallina, la Val Borlezza, la Valle Camonica, la Val di Sole e la Val Rendena fino a Carisolo**. L'itinerario segue antichi sentieri seguendo le orme di Carlo Magno, che la leggenda vuole sia passato in Valle Camonica. Si sviluppa per circa 225 km ed è diviso in 12 tappe. Offre paesaggi altamente suggestivi e tocca importanti chiese, borghi e siti storici.

In particolare, il **Cammino di Carlo Magno** è già interessato da un recente progetto di accessibilità - *Una montagna per tutti, sul sentiero di Carlo Magno* - redatto dal Consorzio Sol.Co. Camunia con alcuni Comuni della Valle e finanziato da Fondazione Comunità Bresciana nel 2022 (costo 20.272 euro, contributo FCB 10.000 euro).

I tre percorsi, accomunati dall'attraversare l'intera Valle Camonica per i suoi oltre 80 km di sviluppo, hanno ovviamente caratteristiche morfologiche (pendenze, fondo, larghezza, etc.) sempre diverse tra loro, ma **alcuni tratti sarebbero già potenzialmente accessibili** anche alle persone con difficoltà motorie, perché rispettano le indicazioni normative relative ai *Percorsi pedonali esterni* (rif. punto 11.5.).

Se da un lato è certamente auspicabile un intervento unitario e a livello comprensoriale per l'accessibilità di tali percorsi, per quanto concerne invece gli **accessi ai percorsi, i raccordi con i singoli territori Comunali** e i relativi **servizi di supporto** (parcheggi, aree di sosta, ristorazione, noleggio, etc.), **ogni Amministrazione può, anche attraverso il PEBA, agevolarne l'accessibilità sul proprio Comune, pianificando interventi mirati.**

Dal punto di vista progettuale, per garantire **l'accessibilità dei percorsi ciclopedonali alle persone con disabilità e con esigenze specifiche**, si rimanda alle **indicazioni for all e soluzioni normative** relative ai *Percorsi pedonali esterni*, riportate nel successivo punto 11.5.

### Trasporto Pubblico Locale

Per implementare e favorire **l'accessibilità dei servizi di Trasporto Pubblico Locale alle persone con disabilità e con esigenze specifiche**, si ritiene fondamentale **avviare un tavolo specifico**, meglio se attivato a livello comprensoriale (rif. Successivo punto 10.6, *Valle Camonica per Tutti*).

Ove possibile, si consiglia anche il **coinvolgimento degli enti del Trasporto Pubblico Locale dell'Ambito di Consultazione permanente sull'accessibilità.**

**L'accessibilità dei servizi di Trasporto Pubblico Locale interessa:**

- per la **linea Ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo**, sia le **stazioni e i relativi parcheggi e percorsi di interscambio** (in capo a FerrovieNord S.p.A.), che i **convogli ferroviari** (in capo a Trenord);
- per le **linee degli autobus locali**, sia le **fermate, le pensiline e i relativi parcheggi e percorsi di interscambio**, che gli **autobus di linea** (in capo a diverse aziende locali).

Dal punto di vista progettuale, per garantire **l'accessibilità dei percorsi e dei parcheggi alle persone con disabilità e con esigenze specifiche**, si rimanda alle **indicazioni e soluzioni normative e for all** relative ai *Parcheggi pubblici* e ai *Percorsi pedonali esterni*, riportate nei successivi punti 11.3 e 11.5; mentre per le **fermate e pensiline del Trasporto Pubblico Locale**, è prioritario **l'obiettivo della sicurezza stradale per tutti**, a partire dagli **utenti più deboli** della strada (pedoni, ciclisti, anziani, bambini, persone con disabilità, etc.)

Le fermate del TPL rappresentano il punto iniziale o terminale dello spostamento mediante il mezzo di trasporto collettivo e costituiscono in particolare il punto di connessione con una modalità di trasporto molto vulnerabile, quella pedonale.

In quanto polarità a loro modo articolate (area di attesa, percorso di accesso, attraversamento stradale, interscambio...) e spesso localizzate in contesti ambientali complessi, le fermate necessitano di grande cura progettuale, con un'attenzione specifica alle condizioni di sicurezza stradale.

Ciò nonostante, in genere le fermate del TPL sono poco considerate nella gestione della rete stradale. Spesso, anche nella progettazione delle nuove strade non vi è un'attenzione specifica alla

problematica della sicurezza delle fermate. Il più delle volte, specialmente in ambito extraurbano, la fermata dell'autobus si limita ad una semplice palina.

Per la valutazione e progettazione di tale elemento, un riferimento utile è il manuale pubblicato dalla *Provincia di Brescia, LE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. Guida metodologica alla progettazione*, redatto da un gruppo di lavoro interdisciplinare (Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio e Ambiente (DICATA) dell'Università degli Studi di Brescia, Provincia di Brescia, A.L.O.T. s.c.a r.l.).

**In particolare, il cap. 5. *Analisi tematiche delle criticità*, riporta utili schede riassuntive delle principali criticità e relative indicazioni progettuali.**

Si rimanda inoltre alle indicazioni for all e soluzioni normative relative alle *Fermate del TPL*, riportate nel successivo *punto 11.2*.

## 10.6 Indicazioni per l'accoglienza turistica accessibile

Il Comune di Corteno Golgi lavorerà nei prossimi anni per sviluppare la possibilità di **offrire un'accoglienza turistica accessibile a tutte le persone con disabilità motoria, sensoriale ed intellettuale**, anche alla luce della preziosa opportunità offerta dai *Giochi Olimpici e Paralimpici invernali 2026*.

### Valle Camonica per Tutti



A tal fine, l'Amministrazione Comunale collaborerà con la *Comunità Montana di Valle Camonica* e con il *Consorzio Sol.Co. Camunia* all'avanzamento del progetto *Valle Camonica per Tutti*, che vede la realizzazione di un **piano territoriale di interventi per la fruizione accessibile della Valle**, perseguendo la **crescita della cultura dell'accessibilità e dell'inclusione sociale in tutte le sue sfaccettature e nella sua più ampia accezione**.

Ad oggi, alcune delle *Cooperative sociali* del territorio stanno collaborando per realizzare alcuni strumenti:

- una **rete territoriale di coordinamento e sensibilizzazione sul tema**, che coinvolga enti sociali e amministrazioni comunali, associazioni, fondazioni del terzo settore e imprese;
- un **sistema di informazione** dentro e fuori la Valle, per raccontare in modo sinergico e coordinato a cittadini e visitatori tutti quei servizi e quelle azioni virtuose che nascono e si sviluppano sul territorio, creando una community attiva sul tema.

Dopo il primo anno di lavoro, si è conclusa la **prima fase di monitoraggio territoriale**, finalizzata a **fotografare lo stato dell'arte sul tema dell'inclusione in Valle Camonica**, che ha intercettato otre

550 progetti segnalati dai soggetti che hanno partecipato alla ricognizione, costruendo così una banca dati importante per programmare le future azioni di comunicazione.

I dati raccolti sono stati catalogati e analizzati secondo **tre tipologie di progetti** - Lavori pubblici, Servizi, Eventi - definendo **sei macro categorie progettuali accessibili** - Cultura, Turismo, Sport, Servizi, Spazi pubblici e Mobilità.

**Servizi e spazi urbani accessibili sono risultate le categorie nettamente prevalenti.** L'ambito dei servizi accessibili risponde all'esigenza dell'intera comunità e in maniera trasversale ai bisogni principali: **istruzione, lavoro, famiglia, salute**. Tra i servizi si trova **in primis l'istruzione**, seguono poi i progetti dedicati al **lavoro**, mentre tra gli spazi urbani accessibili i progetti inerenti all'**abbattimento delle barriere architettoniche** sono i più significativi in termini numerici, seguiti dai **P.E.B.A.** e dai **parchi giochi inclusivi**.

Per quanto concerne i **target di riferimento**, i soggetti pubblici e istituzionali hanno segnalato, in numero decrescente, progetti dedicati ai minori (bambini, adolescenti e giovani), alla comunità, alle persone con disabilità e agli anziani; mentre i soggetti territoriali privati hanno evidenziato più progetti dedicati alle persone con disabilità e ai minori.

Dall'analisi dei dati raccolti nella fase di mappatura **emerge un'elevata frammentazione rispetto all'idea di accessibilità**. Ogni interlocutore fa spesso riferimento a singole accezioni del tema, sviluppandone una visione molto differenziata, poiché non esiste un coordinamento sull'accessibilità tra le diverse aree di attività degli enti. Si è inoltre potuto osservare come, spesso, **l'accessibilità non venga vista come un obiettivo, ma come un adempimento burocratico**, soprattutto per i soggetti meno specializzati. Nelle piccole realtà, invece, gli interventi minori di inclusione sociale risultano maggiormente significativi nelle rispettive comunità.

**La seconda fase del progetto Valle Camonica per tutti** si focalizzerà sulla **comunicazione**, sintetizzandone gli obiettivi futuri. Gli strumenti previsti sono, da un lato, lo **studio di una nuova identità** che superi il concetto di disabilità per raccontare la Valle Camonica accessibile e, dall'altro, la **realizzazione di una nuova piattaforma condivisa** per la comunicazione e diffusione dei progetti legati all'inclusione, al fine di garantire il costante aggiornamento del database, favorire la relazione tra i soggetti attivi e categorizzare i progetti.

A tal fine, è fondamentale **sviluppare la cultura dell'accessibilità** a tutti i livelli, programmando periodicamente occasioni di **sensibilizzazione per i cittadini** e appuntamenti di **formazione specifica per tutti**, nelle opportune sedi e modalità, in modo da intercettare e stimolare gli interessi di ogni categoria coinvolta (amministratori, progettisti, operatori della catena dell'ospitalità, commercianti, studenti, etc.).

Il progetto dovrà prioritariamente attivare **partnership** con i soggetti che si occupano di **trasporti, accoglienza e informazione turistica** sul territorio.

Emerge inoltre l'importanza di alcune attività trasversali:

- garantire **supporto agli enti nella rilettura delle proprie attività in chiave "accessibile"**,
- promuovere **iniziative di sensibilizzazione territoriale** sul tema,



- stimolare la **ricerca di finanziamenti mirati**,  
per proseguire i lavori verso la concretizzazione della *Valle Camonica per Tutti*.

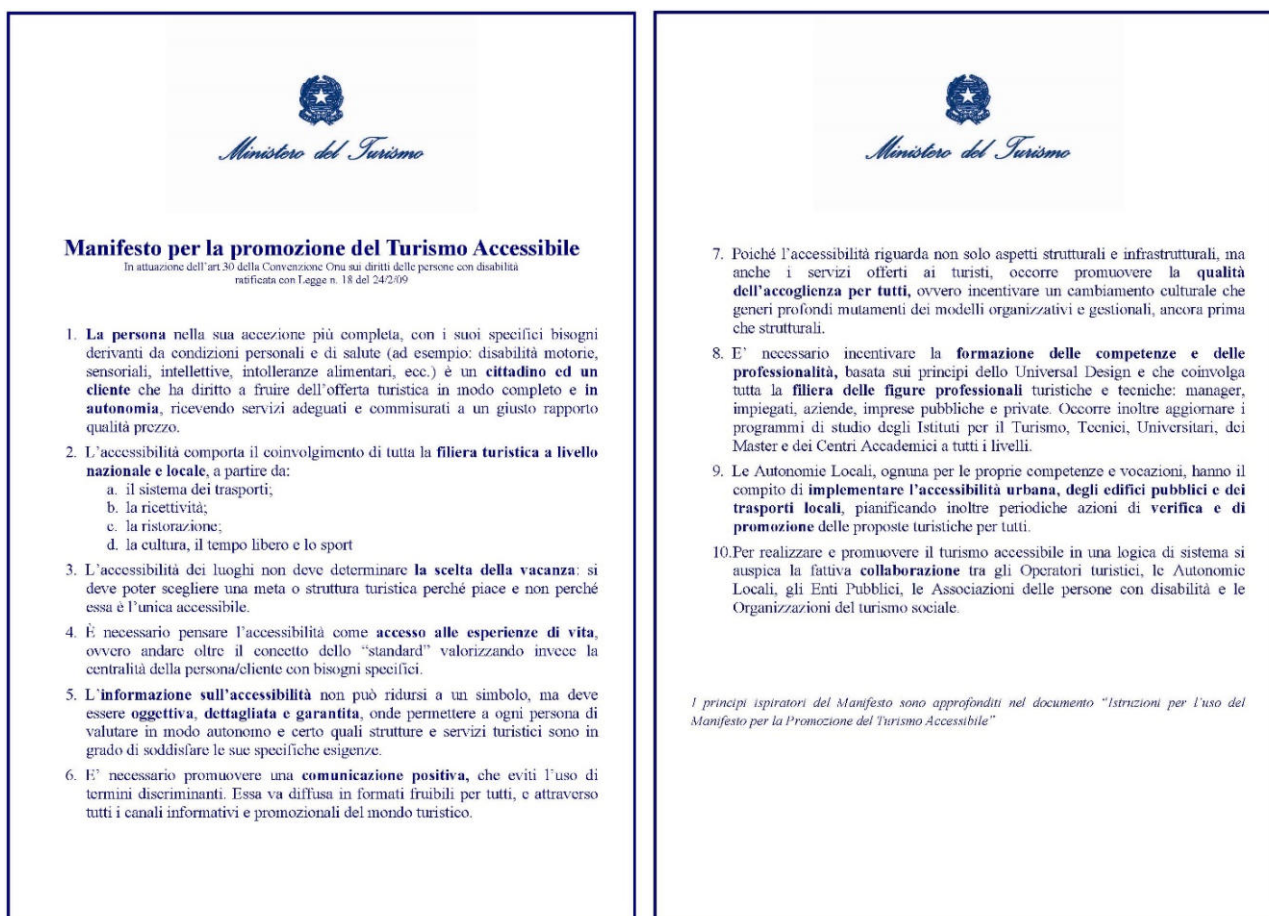
Il Comune di Corteno Golgi ha già adottato l'utilizzo del relativo logo "**Valle Camonica per tutti**", che identifica l'accessibilità inclusiva del territorio de *La Valle dei Segni*".

## Il sistema del Turismo per Tutti

Tutte le persone, ognuna con le proprie diversità, quando "**fanno turismo**" sono **turisti**, ovvero **clienti e ospiti**. Una **destinazione turistica accessibile** è una destinazione accogliente, confortevole e ospitale, per tutti.

Il **sistema del turismo per tutti** coniuga le **ragioni dell'impresa turistica** con la **qualità dell'offerta** e la capacità di **saper rispondere alle molteplici esigenze, abilità ed aspirazioni della domanda**, che richiede attenzione, sensibilità, ascolto, dialogo e conoscenze tecniche.

Nel 2009, con la promulgazione del **Manifesto per il turismo accessibile** (*Ministero del Turismo*) si comincia a promuovere l'accessibilità anche attraverso scelte che non privilegiano in maniera esclusiva l'abbattimento delle barriere.



Nel 2012 viene istituito il **Comitato permanente per la Promozione e il sostegno del Turismo Accessibile**, organo consultivo per la definizione delle politiche di promozione e incentivazione dell'accessibilità turistica.

Secondo una ricerca condotta dall'*ENIT, Agenzia Nazionale del Turismo*, si stima che il tema del turismo accessibile in Italia riguardi oggi circa 4 milioni di persone.

Nell'estate 2021, il 7% degli italiani ha trascorso almeno una vacanza con qualcuno che presenta una disabilità o delle esigenze particolari. Eppure, solo una minima parte delle strutture ricettive intervistate ha dichiarato di essere attrezzata o adeguatamente informata sul tema.

Prendendo atto di questa situazione, l'ultima *Legge di Bilancio* (30 dicembre 2021) prevede un fondo di 18 milioni di euro per il triennio 2022-2024 destinato alla **realizzazione di interventi di accessibilità turistica**.

Compongono il **sistema del turismo per tutti** alcuni temi fondamentali:

<b>Muoversi</b>	Trasporti (ferrovia, autobus, taxi, bike, etc.)
<b>Informarsi</b>	Sportelli informazioni e assistenza; Guide e materiali turistici
<b>Dormire e Mangiare</b>	Ricettività Ristorazione
<b>Esperire, conoscere, sperimentare, divertirsi, etc.</b>	Luoghi culturali All'aria aperta Servizi sportivi, termali, etc. Negozi Divertimento&spettacolo Escursioni&visite Eventi&manifestazioni (...)

Nel successivo capitolo **11. Indicazioni progettuali: barriere e soluzioni inclusive** si forniscono le indicazioni progettuali utili per tutti gli elementi spaziali afferenti alla catena dell'accessibilità.

Infine, come riportato anche nel **Manifesto per il turismo accessibile**, si sottolinea l'importanza dei due capisaldi necessari per ottenere il funzionamento della catena dell'accessibilità:

- la **FORMAZIONE specifica sul tema agli operatori turistici e della ricettività** (strutture ricettive, ristorazione, guide e altri servizi al turista, infopoint e IAT, musei, etc.);
- la **COMUNICAZIONE corretta, chiara, precisa e trasparente** sul tema, in modo che ogni persona possa valutare oggettivamente l'accessibilità legata al proprio caso.

## 10.7 Modalità per sollecitare altri Enti sull'accessibilità

Alla luce del PEBA, il **Comune di Corteno Golgi** intende sollecitare gli altri enti e soggetti che sul territorio svolgono servizi aperti al pubblico a dotarsi di specifici **Piani per l'Accessibilità** ed attivare iniziative mirate a **favorire l'accessibilità dei propri spazi** (edifici e aree esterne pertinenziali), nonché **della comunicazione e dell'informazione** relative.

Visto il seguente l'elenco degli **edifici pubblici e aperti al pubblico non di proprietà del Comune**, ma di altri Enti, quindi non oggetto del PEBA:

### **Attrezzature religiose**

#### **Chiese**

##### **CAPOLUOGO:**

- Madonna del Rosario
- Santa Maria Assunta
- San Martino Franco

##### **SANTICOLO:**

- San Giacomo

##### **DOVERIO:**

- Santi Fabiano e Sebastiano

##### **MEGNO:**

- San Bernardino

##### **LOMBRO:**

- San Giovanni Battista

##### **RONCO:**

- San Rocco

##### **GALLENO:**

- San Bartolomeo

##### **SANT'ANTONIO**

- Sant'Antonio

### **Attrezzature sociali**

- Oratorio parrocchiale
- Farmacia
- Poste

### **Attrezzature sportive**

- Campo da calcio parrocchiale

### **Attrezzature turistiche**

- Colonia di Comerio (S. Pietro)

risulta importante fornire soprattutto alla Parrocchia (e alla relativa Diocesi) alcune indicazioni per implementare l'accessibilità e le possibilità di fruizione inclusiva dei propri edifici e spazi aperti da parte di tutti i fedeli, siano essi parrocchiani o turisti.

## Luoghi di culto e inclusione

Tutte le persone, con disabilità e non, devono potere accedere autonomamente ai luoghi di culto. L'obbligo nasce da una precisa disposizione normativa, il *Decreto Ministeriale 236/89*, che all'*articolo 3, punto 3.4, lettera d)*, dispone che *"nelle unità immobiliari sedi di culto il requisito della visitabilità si intende soddisfatto se almeno una zona riservata ai fedeli per assistere alle funzioni religiose è accessibile"*. E successivamente, il *punto 5.4* testualmente prevede che i luoghi per il culto debbano avere *"almeno una zona della sala per le funzioni religiose in piano, raggiungibile mediante un percorso continuo e raccordato tramite rampe. A tal fine si devono rispettare le prescrizioni di cui ai punti 4.1., 4.2, 4.3, atte a garantire il soddisfacimento di tale requisito specifico"*. Tale requisito è soddisfatto se sono previsti dei posti auto riservati, di pertinenza dell'edificio, almeno un percorso accessibile che colleghi la viabilità pubblica all'accesso dell'edificio, e almeno una zona accessibile, riservata ai fedeli per assistere alla funzione. Tale zona deve essere raggiungibile mediante un percorso continuo, eventualmente collegato con rampe.

Tuttavia, proprio per le numerose affluenze di fedeli, sarebbe bene che il requisito fosse applicato in maniera più ampia possibile, così da garantire a tutti la partecipazione alla funzione religiosa.

Inoltre, persistendo le barriere architettoniche, al loro interno non devono essere organizzati eventi o riunioni aperte a tutti (incontri culturali in genere, spettacoli di musica sacra, presentazioni di libri etc.), perché tali iniziative, fino a quando la chiesa non diverrà accessibile a tutti, rimarcherebbero un forte momento di disattenzione verso il principio di parità di trattamento e realizzerebbero un **comportamento apertamente discriminatorio**, oggi sanzionato dalla *Legge 67/06 "Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni"* e conclamato dalla giurisprudenza in materia.

È necessario ricordare che, all'interno di questa tipologia di edifici, la maggior parte di essi è soggetta a vincolo di tutela monumentale, ai sensi della *Legge 1089/39*.

Si noti che l'edizione 2023 delle *Giornate di valorizzazione del patrimonio culturale ecclesiastico* promosse dalla *Chiesa italiana* ruotava proprio intorno ai temi dell'accessibilità, dell'inclusione e della partecipazione: *"Oltre lo scivolo. Beni culturali ecclesiastici: dall'accessibilità all'inclusione"*, a dimostrare l'importanza e l'urgenza degli interventi in tal senso.

Risultano quindi di interesse per la *Parrocchia* alcuni punti del successivo capitolo **11. Indicazioni progettuali: barriere e soluzioni inclusive:**

*11.1 Comunicazione e orientamento*

*11.3 Parcheggi*

*11.5 Percorsi pedonali esterni*

*11.7 Ingressi*

*11.8 Superamento dei dislivelli*

*11.10 Percorsi pedonali interni*

*11.11 Pavimentazioni interne*

*11.12 Ascensori*

*11.13 Scale*

*11.16 Bagni pubblici*

Inoltre, per la verifica degli spazi dell'**Oratorio** e della **Colonia** sono altresì utili i punti:

*11.6 Aree verdi e parchi giochi*

*11.14 Reception, front-desk e banconi*

*11.17 Sale per la ristorazione e attività comuni*

*11.18 Sale per convegni e spettacoli (es. teatro parrocchiale)*

*11.19 Camere*

*11.20 Bagni interni alle camere*

*11.21 Balconi e terrazze*

## 11. Indicazioni progettuali: barriere e soluzioni inclusive

Dal punto di vista tecnico e normativo, se il D.M. 236/1989, il D.P.R. 503/1996 e la L.R. 6/89 prescrivono i **REQUISITI funzionali e dimensionali MINIMI per l'accessibilità fisica**, con un approccio prestazionale "aperto" - indicando cioè il requisito da raggiungere con soluzioni anche non standardizzate, ma che garantiscano una simile prestazione - tali obiettivi sono certamente migliorabili grazie all'**applicazione del pensiero progettuale "for All", al fine di garantire autonomia, sicurezza, comfort, benessere e piacevolezza per "tutti"** nella fruizione dello spazio urbano (marciapiedi, parcheggi, attraversamenti pedonali, aree verdi, etc.) e degli edifici pubblici, ma anche delle attività e dei servizi aperti al pubblico.

Inoltre, il **principio dell'accomodamento ragionevole consente di ricercare soluzioni alternative** di tipo organizzativo o architettonico, che garantiscano la fruizione e uso degli spazi su base di uguaglianza, senza oneri eccessivi, **in casi particolari, come in presenza di vincoli strutturali, storico-architettonici o geo-morfologici.**

### Il Pebba in ambito montano

Nel caso specifico del Comune di Corteno Golgi, che si inserisce nel contesto di una Valle Alpina e in ambiente prettamente montano, **nella maggior parte dei casi, gli spazi pubblici urbani sono caratterizzati da limiti geo-morfologici intrinseci, che non consentono il pieno rispetto delle indicazioni normative**, in particolare, per quanto concerne **le pendenze longitudinali**: sono rari gli esempi di parcheggi, percorsi e attraversamenti pedonali, marciapiedi, aree verdi, parchi gioco, etc. pianeggianti e/o caratterizzati da pendenze contenute.

**Questa caratteristica del territorio impatta e condiziona notevolmente il tema delle soluzioni progettuali delle problematiche di accessibilità, soprattutto dal punto di vista motorio.**

Si riportano di seguito le principali categorie progettuali interessate, con:

- relative strategie e **indicazioni normative per favorire l'accessibilità** delle persone con disabilità e/o difficoltà motorie, sensoriali e intellettive, e/o con esigenze specifiche,
- seguite da **accorgimenti e consigli "for All"**, mirati a favorire l'inclusione di tutte le persone, nella loro eterogeneità,
- e **immagini esemplificative** di buone prassi o casi studio.

## 11.1 Comunicazione e orientamento

### Strategie da adottare in ambito COMUNICAZIONE INDIRETTA:

- **Siti web** conformi alla Legge Stanca (2004) o alle linee guida emanate dal W3C per l'accessibilità delle interfacce web (w3c, css, etc.), con programma di sintesi vocale e strumenti per l'ingrandimento dei caratteri, l'aumento del contrasto, il passaggio colori / BN / colori inversi, etc., con la possibilità di scaricare planimetrie quotate e descrizioni di spazi e servizi accessibili.

### Strategie da adottare in ambito COMUNICAZIONE DIRETTA:

- **Materiali informativi** di presentazione dei servizi, con mappa indicante zone e percorsi accessibili e non;
- **Materiali informativi** sulle distanze e accessibilità dei servizi (farmacie, negozi, banche, punti di interesse, eventi, prestatori di servizi alla disabilità) del territorio circostante;
- **Staff formato:** ad esempio nella Lingua Italiana dei Segni (LIS), nella conoscenza delle disabilità e dei rispettivi bisogni, assistenza specifica in loco, etc.
- **Segnaletica orientativa.**

Inoltre, in alcuni contesti e destinazioni che vedono al centro la comunicazione o l'informazione (es. sportelli pubblici, reception, aule scolastiche, auditorium, sale convegni, teatri, cinema, musei, stazioni, etc.), per favorire le persone con difficoltà uditive o che usano per comunicare il canale uditivo, la lettura labiale o la Lingua Italiana dei Segni (LIS), andranno privilegiati interventi per:

- Il miglioramento del comfort acustico e la riduzione del riverbero ambientale;
- La predisposizione di postazione con interpretariato LIS a distanza.

## Segnaletica e mappe tattili

**Di orientamento (di entrata/uscita, di piano), direzionale (percorsi), identificativa (luoghi, attività, funzioni, servizi).**

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.3*

- Negli spazi interni ed esterni accessibili: cartelli indicatori, facilmente visibili, per facilitare orientamento e fruizione e per dare indicazioni su accessibilità;
- Su tali cartelli: simbolo internazionale di accessibilità;
- Numeri civici, targhe, altri contrassegni: facilmente leggibili;
- Per segnalare attività e per percorsi;
- Per i non vedenti è opportuno predisporre apparecchi fonici, ovvero tabelle integrative con scritte in Braille (disabilità visive);
- Ogni situazione di pericolo dev'essere resa immediatamente avvertibile anche tramite accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive.

#### Indicazioni for all:

Per favorire l'orientamento e l'autonomia delle persone, in primis con limitazioni o difetti visivi (disabilità visive), nella fruizione e uso dello spazio urbano e degli edifici pubblici, andranno privilegiati i seguenti tipi di intervento:

- Negli edifici, per facilitare l'**orientamento verticale**, applicazione del numero del piano sulla parete opposta allo sbarco di ascensori e scale, negli ascensori utilizzo di **sistemi di avviso vocale e visivo** per comprendere salita, discesa e piani;
- Per facilitare l'**orientamento orizzontale**, creazione di **guide naturali** e utilizzo **sistemi segnaletici a pavimento** (anche podotattili) o **a parete** (anche tattili, ad es. sul corrimano);
- **Elementi tattili di interesse** (corrimano, maniglie, pulsantiera, citofoni, campanelli d'allarme, etc.) evidenti e distinguibili mediante contrasti cromatici e/o materici;
- **Elementi podotattili di interesse** (gradini, soglie, rampe, etc.) evidenti e distinguibili mediante contrasti cromatici e/o materici;
- Pulsantiera et simili, con **indicazioni alfanumeriche in rilievo e in Braille**;
- **Mappe visivo-tattili con indicazioni a colori, in rilievo ed in Braille**, in modo da poter essere utilizzate sia dai vedenti, che dagli ipovedenti e non vedenti (la mappa permette un'esplorazione libera del luogo, rispetto alla sola segnaletica);
- **Ricostruzioni 3D** dei luoghi complessi.

#### Collocazione della segnaletica verticale:

- Distanza dal bordo del percorso  $\geq 0,30$  m posizionata verso l'esterno;
- $1,40 \leq$  altezza da terra  $\leq 1,70$  m;
- Se di tipo "a bandiera", sporgente verso il percorso, h bordo inferiore  $\geq 2,10$  m.

#### Caratteristiche delle informazioni:

- Compresenza di testo e icone (numeri e pittogrammi sono più riconoscibili delle parole);
- Icone di semplice ed immediata comprensione;
- Uso della gerarchia delle informazioni;
- Chiare, precise, sintetiche.

#### Caratteristiche dei testi:

- Font ad alta leggibilità ("Easy to Read"), oppure sans serif (senza grazie, es. "Arial", "Helvetica", "Verdana", "Tahoma"; "Trebuchet");
- Uso della Comunicazione Aumentativa ed Alternativa;
- Altezza minima del carattere in mm  $\geq$  distanza di lettura in mm /250  
(nb. 1 punto = 1pt = 0,3528 mm circa)  
es. Se distanza 1 m,  $1000 \text{ mm}/250 = 4 \text{ mm} = 11 \text{ pt}$  circa;
- Interlinea: doppia o tripla;
- Segnaletica non descrittiva: max 3 o 4 parole per riga;
- Segnaletica descrittiva: meglio testo su una sola colonna, sbandierato a sinistra;
- Segnaletica direzionale: testo allineato secondo la direzione della freccia;
- Uso congiunto di caratteri maiuscoli e minuscoli, poiché i testi tutti maiuscoli sono troppo omogenei e presentano poche differenziazioni (senza aumentare le dimensioni del testo, utilizzando caratteri misti, aumenta la velocità di lettura e la capacità di riconoscimento del testo);



- Leggibilità maggiore se la prima lettera è maiuscola;
- Punteggiatura solo se e dove indispensabile;
- Evitare le abbreviazioni.

**Colore di fondo:**

- Uniforme e contrastante con quello di testi e icone, nonché con il colore dominante dell'ambiente in cui verrà inserito (vegetazione, muri, etc.);
- Differenziare il colore dei caratteri dal colore di fondo pagina, per saturazione, tono e intensità: un testo scuro su fondo chiaro.

**Testi o icone a rilievo:**

- Scritte ed icone anche a rilievo ed in Braille (disabilità visive);
- $15 \text{ mm} \leq \text{altezza} \leq 60 \text{ mm}$ ;
- Larghezza  $\geq 2 \text{ mm}$ ;
- $4 \text{ mm} \leq \text{altezza rilievo} \leq 6 \text{ mm}$ .



Foro Romano, Circuito "Senza Barriere", segnaletica for all

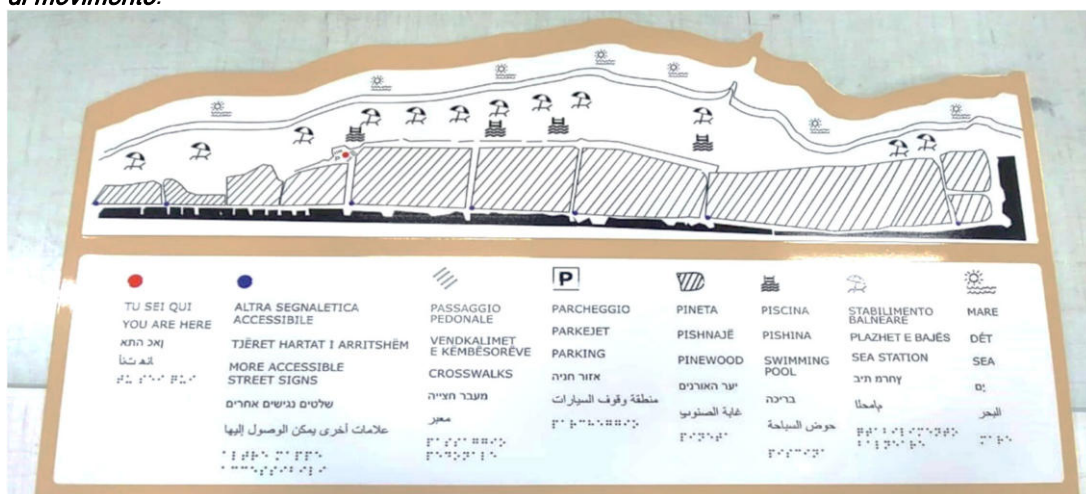
**Mappe visivo-tattili a rilievo:**

Oltre alle indicazioni relative a segnaletica e orientamento scritte sopra, sono importanti:

- Indicazioni a colori, in rilievo ed in Braille, in modo da poter essere utilizzate sia dai vedenti, che dagli ipovedenti e non vedenti (disabilità visive);
- Necessario spazio sottostante per l'avvicinamento di utenti in carrozzina;
- Altezza da terra 0,90 m (se a muro, h. compresa tra 1,10 m e 1,40 m);
- Inclinazione preferibile 30°;
- L'asse del percorso tattile sulla mappa deve corrispondere al senso del percorso reale.



Hotel Eos, Lecce: Tutti i materiali informativi sono **visivo tattili**, consentendo anche a ipovedenti e non vedenti **autonomia e libertà di movimento**.

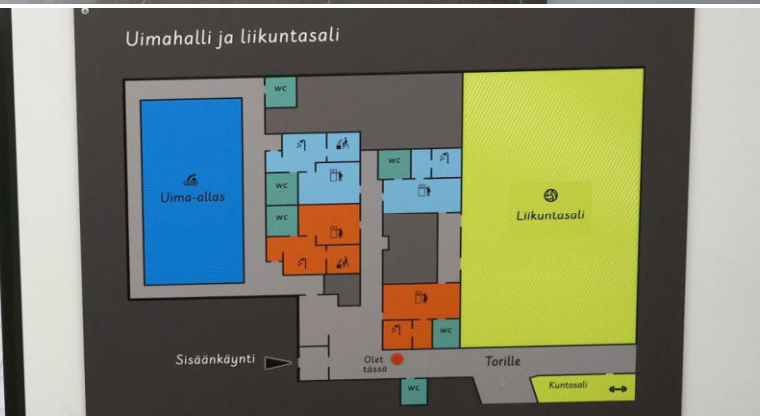


Campomarino, Molise, segnaletica inclusiva

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione

*Nord Europa, segnaletica for all:*



## 11.2 Fermate del TPL

Per quanto concerne la **fruibilità e sicurezza dell'area di attesa**:

- Si situa di regola su marciapiede, se possibile ampliato in corrispondenza della fermata (nelle strade di tipo E ed in particolare F può valutarsi l'ampliamento in sporgenza verso il centro della carreggiata);
- 1,50 m larghezza minima dei marciapiedi. In presenza di pensilina, la larghezza minima per la circolazione dei pedoni deve essere non inferiore a 2,00 m;

Per quanto concerne **continuità e sicurezza dei percorsi di accesso alla fermata**:

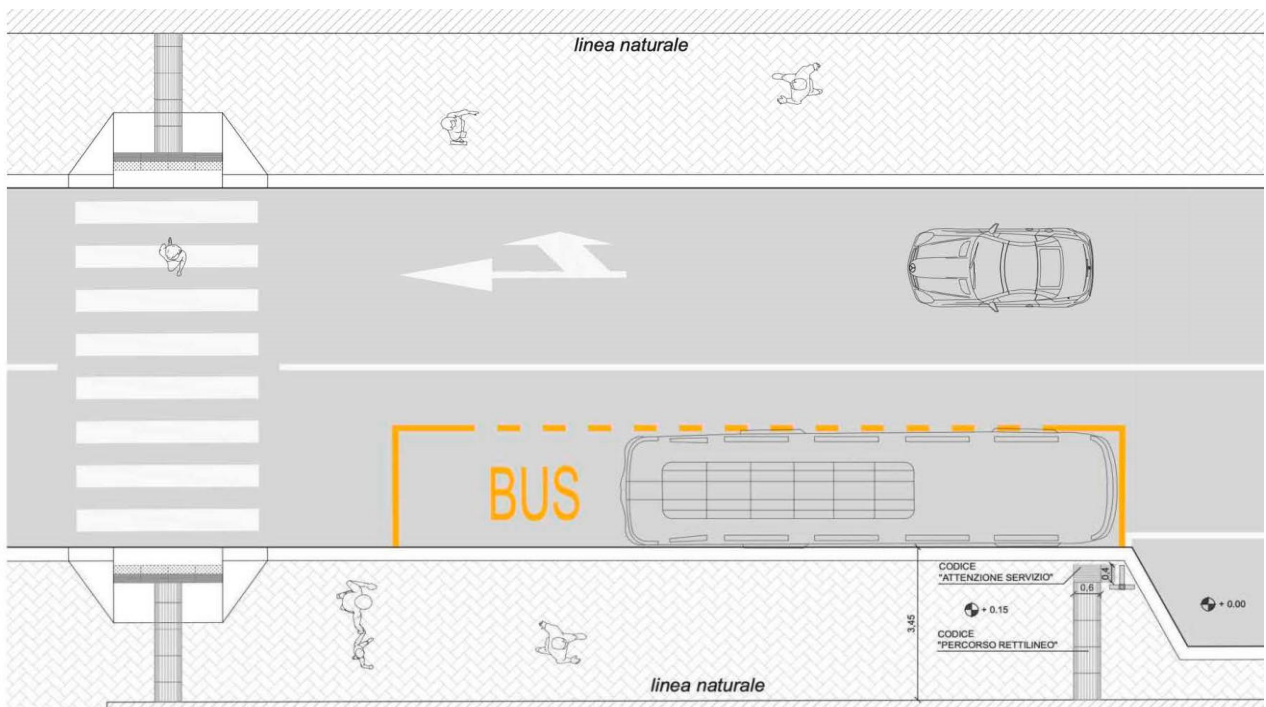
- In prossimità di importanti poli attrattori di traffico pedonale, l'uso di sistemi di protezione lungo il percorso pedonale che connette la fermata dell'autobus con l'attraversamento stradale consente di canalizzare il flusso pedonale, evitando l'attraversamento illegale dei pedoni;
- Lungo le strade con velocità di progetto superiore a 70 km/h (tipo B, C, D) il marciapiede va protetto con dispositivi di ritenuta (ad es., guard-rail). Negli altri casi il marciapiede va delimitato da un ciglio sagomato.

**Secondo la normativa:**

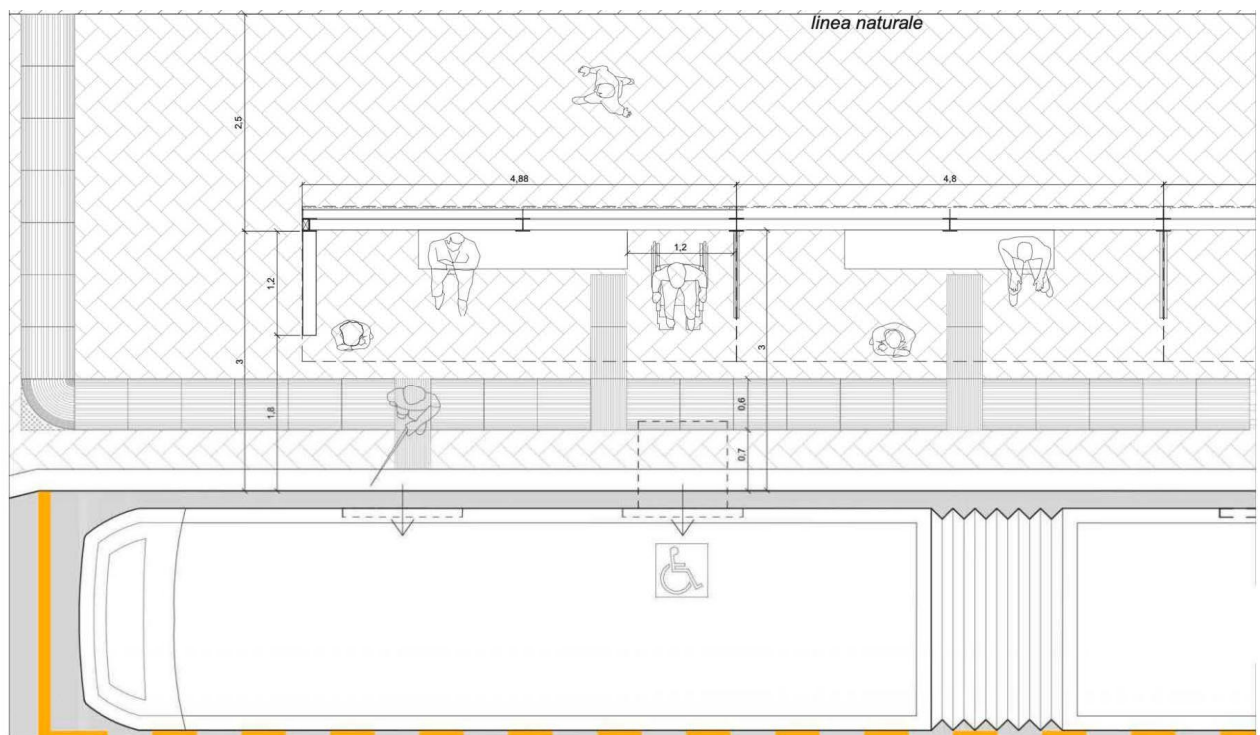
- Pendenza trasversale massima ammissibile  $\leq 1\%$ ;
- Dislivelli tra aree carrabili e pedonali  $\leq 0,15$  m, superati tramite rampe;
- Pavimentazioni antiscivolo (coeff. Attrito  $> 0,40$ , con metodo del b.c.r.a), con andamento regolare, possibilmente complanari;
- Distinguere visivamente, tattilmente ed acusticamente l'area, utilizzando materiali diversi sia per cromatismi che matericità, e mediante ciglio h 10 cm dal calpestio;
- Intersezioni tra aree carrabili e pedonali segnalate da variazioni materiche e cromatiche;
- Evitare la presenza di elementi sporgenti, sia a terra che in h (2,10 m);
- H soglie  $\leq 0,025$  m, spigoli arrotondati;
- Giunti pavimentazione  $< \text{mm } 5$ ; risalti di spessore  $\leq \text{mm } 2$ ;
- Grigliati: con maglie  $\leq 0,02$  m, elementi paralleli dei grigliati perpendicolari al verso di marcia.

**Indicazioni for all:**

- Fermata preferibilmente coperta da una pensilina, oppure ombreggiata;
- Fermata adeguatamente illuminata;
- Fermata adeguatamente segnalata;
- Compresenza di rampe e gradini;
- Pendenza rampe  $\leq 5\%$ ;
- Dislivelli e gradini segnalati mediante variazione cromatica e/o materica;
- Pavimentazione podotattile, per facilitare l'orientamento (disabilità visive);
- Soglie eliminate (complanarità);
- Provvista di sedute (h 50/55 cm, h 45 cm per l'accostamento delle carrozzine, h 30 cm per bambini), con annesso stallo per l'accostamento di una persona in carrozzina o di un passeggino;
- Dotata di appoggi ischiatici.



Es. fermata TPL lungo il percorso pedonale (marciapiede)



Es. fermata TPL con pensilina dedicata



*Es. Trento più accessibile*



*Es. Trento più accessibile*



### 11.3 Parcheggi pubblici

#### Secondo la normativa:

*D.P.R. n. 503/96 art. 10 e D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.2.3-8.2.3*

#### Parcheggio riservato alle persone con disabilità:

- Minimo 1 ogni 50 posti o frazione di 50;
- Larghezza  $\geq 3,20$  m;
- Se parallelo al senso di marcia, lunghezza  $\geq 6$  m per consentire l'accesso al bagagliaio;
- Segnaletica orizzontale e verticale apposita (cartello con logo, rif. Circ. M.LL.PP. N.1270 del 20.06.79 e succ.);
- Il più possibile vicino ai percorsi pedonali e all'ingresso;
- Coperto (per consentire una comoda discesa e la salita dall'auto anche in caso di maltempo, con valigie, passeggino, carrozzina, attrezzature sportive, etc.);
- Complanare alle aree pedonali o ad esse collegato tramite rampe o idonei apparecchi;
- Superficie antisdrucchiolo (coeff. attrito  $> 0,40$ , con metodo del B.C.R.A);
- Se necessari, i grigliati devono essere realizzati con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro; posati in modo complanare alla pavimentazione, con gli elementi ortogonali al verso di marcia.

#### Indicazioni for all:

- Più di 1 ogni 50 posti o frazione di 50;
- A breve distanza dall'ingresso  $< 50$  m;
- Se l'area a parcheggio non è complanare al percorso o all'ingresso, per superare il dislivello è da preferire la compresenza di rampe e gradini (con superficie antisdrucchiolo),
- Coperto, oppure ombreggiato mediante alberature o altri dispositivi;
- Ben segnalato rispetto all'ingresso della struttura;
- Ben illuminato, per la sicurezza e la tranquillità (secondo gli standard internazionali, le luci esterne devono accendersi 2 h prima del tramonto e spegnersi 2 ore dopo l'alba);
- Pavimentazione compatta e livellata: SI ad asfalto, cemento, terra battuta, calcestruzzo, legno, piastrelle, lastre di pietra o marmo e cubetti (solo se non sconnessi e con fughe strette); NO a ghiaia, erba o griglie in metallo, acciottolato, cubetti con fughe larghe e profonde, che rendono difficile l'uso di tacchi, bastoni e deambulatori ed impediscono il passaggio di mezzi a ruote (passeggino, carrozzina, etc.);
- Se garage: dotato di citofono di chiamata.
- Nei parcheggi di pertinenza dei servizi pubblici di maggior interesse, è auspicabile prevedere anche dei parcheggi riservati alle donne in gravidanza e alle persone che accompagnano dei bambini, localizzandoli nelle vicinanze dell'ingresso alle strutture.





*Es. Trento più accessibile*



*Es. Autogrill Villoresi Est*



## 11.4 Attraversamenti pedonali

### Secondo la normativa:

*D.P.R. 503/96 art.6 e Codice della Strada*

- Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità;
- Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità sul manto stradale, per segnalare la necessita di moderare la velocità;
- Le piattaforme salvagente devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote;
- Gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche a non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente.

### Indicazioni for all:

- Adeguatamente segnalati, anche mediante pavimentazioni podotattili;
- Adeguatamente illuminati;
- Meglio se rialzati fino all'altezza del marciapiede (possono coincidere con i dossi dissuasori per moderare la velocità);
- Se raccordati al marciapiede tramite rampa: dislivello  $\leq 15$  cm, pendenza  $\leq 12\%$ , antisdrucchiolevole e segnalata mediante differenziazione cromatica.







## 11.5 Percorsi pedonali esterni

### Secondo la normativa:

*D.P.R. n. 503/96 artt.4 e 5 e D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.2.1-4.2.2-4.1.11-8.1.11-8.2.1-8.2.2*

- Almeno un percorso accessibile, in piano, che consenta la mobilità anche a chi ha impedita o ridotta capacità motoria, che permetta l'uso diretto dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno,
- Larghezza  $\geq 0,90$  m per il transito singolo,  $\geq 1,50$  m per l'incrocio;
- Pianerottoli  $\geq 1,50 \times 1,50$  m, in piano ogni ( $\leq$ ) 10 m di lunghezza;
- Corrimano centrale se lunghezza  $\geq 6,00$  m;
- Se dislivelli, superati mediante rampe: pendenza  $\leq 5\%$ , intervallate ogni ( $\leq$ ) 15 m di lunghezza da un pianerottolo  $\geq 1,50$  m x  $1,50$  m, ovvero  $1,40$  m x  $1,70$  m in senso trasversale e  $1,70$  m in senso longitudinale al verso di marcia; per pendenze superiori, fino al massimo dell'8%, la lunghezza della rampa deve proporzionalmente ridursi fino a 10 m;
- Pendenza trasversale massima ammissibile  $\leq 1\%$ ;
- Dislivelli tra aree carrabili e pedonali  $\leq 0,15$  m, superati tramite rampe;
- Pavimentazioni antiscivolo (coeff. Attrito  $> 0,40$ , con metodo del b.c.r.a), con andamento regolare, possibilmente complanari;
- Distinguere visivamente, tattilmente ed acusticamente il percorso, utilizzando materiali diversi sia per cromatismi che matericità, e mediante ciglio h 10 cm dal calpestio;
- Intersezioni tra aree carrabili e pedonali segnalate da variazioni materiche e cromatiche;
- Evitare la presenza di elementi sporgenti lungo il percorso, sia a terra che in h (2,10 m);
- H soglie  $\leq 0,025$  m, spigoli arrotondati;
- Giunti pavimentazione  $< \text{mm } 5$ ; risalti di spessore  $\leq \text{mm } 2$ ;
- Grigliati: con maglie  $\leq 0,02$  m, elementi paralleli dei grigliati perpendicolari al verso di marcia.

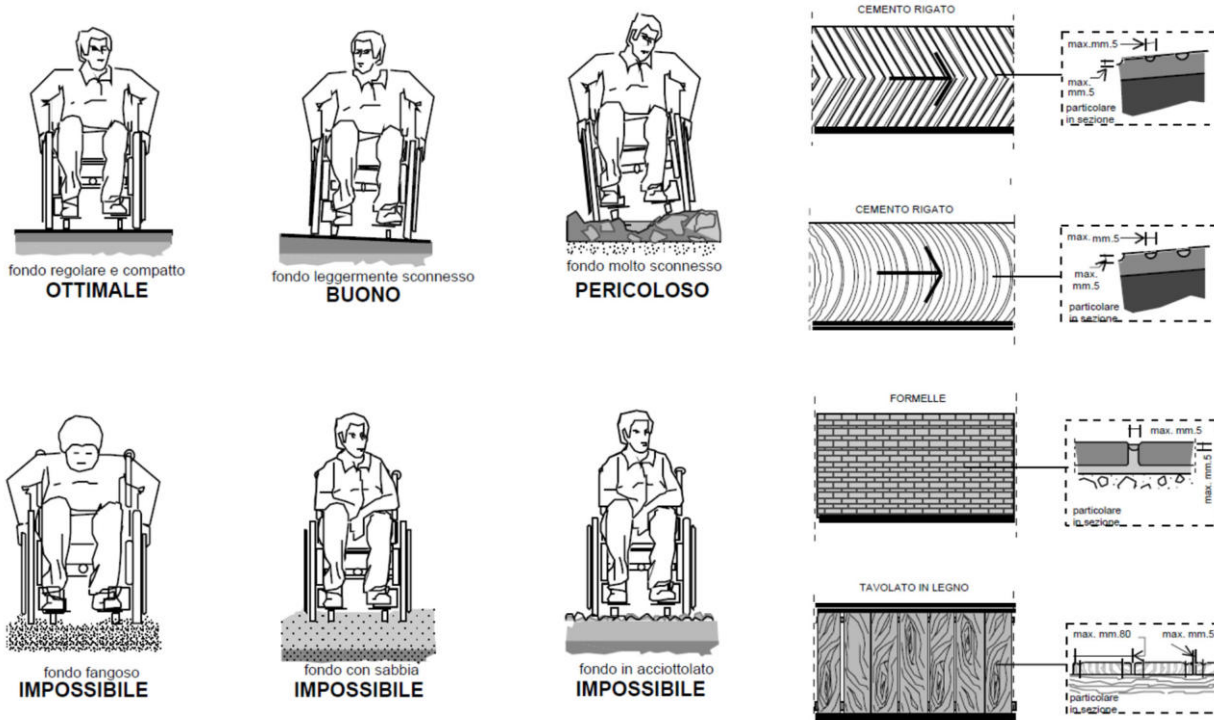
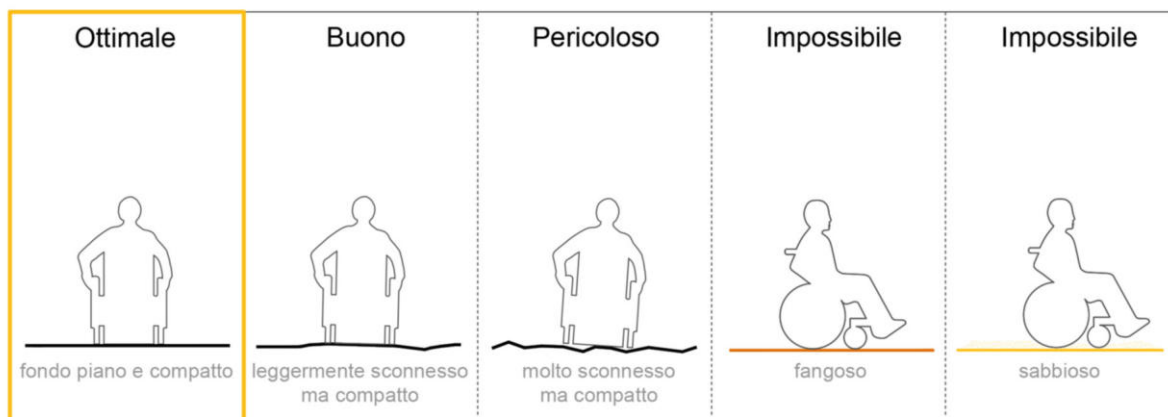
### Indicazioni for all:

- Percorso principale accessibile;
- Meglio se tutti i percorsi accessibili (confortevoli e piacevoli) per tutti;
- No percorsi differenziati e dedicati, per evitare discriminazioni;
- Percorsi preferibilmente coperti, almeno dal parcheggio all'ingresso, oppure ombreggiati;
- Percorsi adeguatamente illuminati, meglio se anche con illuminazione segnapasso;
- Compresenza di rampe e gradini;
- Dislivelli e gradini segnalati mediante variazione cromatica e/o materica;
- Percorsi adeguatamente segnalati;
- Presenza di mappe visivo-tattili, con indicazioni a colori, in rilievo ed in Braille, per facilitare l'orientamento (disabilità visive);
- Pavimentazioni podotattili lungo i percorsi, per facilitare l'orientamento (disabilità visive);
- Corrimano in contrasto cromatico, almeno lungo un lato del percorso, meglio se su entrambi i lati e a duplice altezza (h 0,90 m con  $\varnothing$  40 mm e h 0,60-75 m con  $\varnothing$  30 mm anche per bambini e persone di bassa statura), per garantire la sicurezza di tutti;
- Larghezza  $\geq 1,50$  m, o meglio 1,80 m per consentire il passaggio di due persone con carrozzina, passeggino, valige, etc.;
- Soglie eliminate (complanarità);
- Dotazione di carrozzine elettriche o elettroscooter per superare lunghe distanze (giardini, parchi);

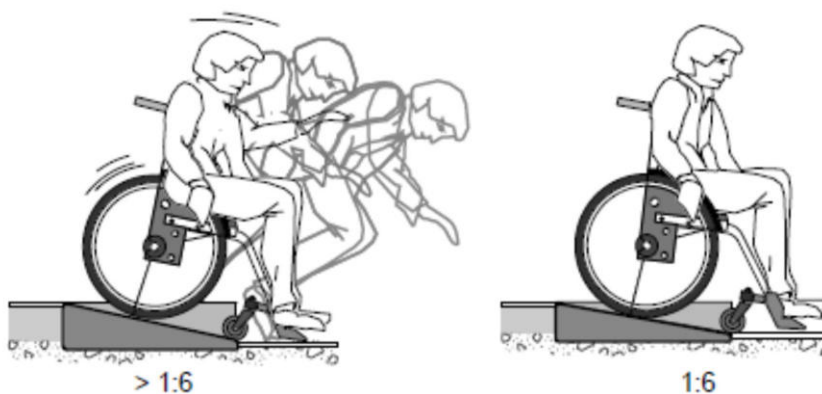
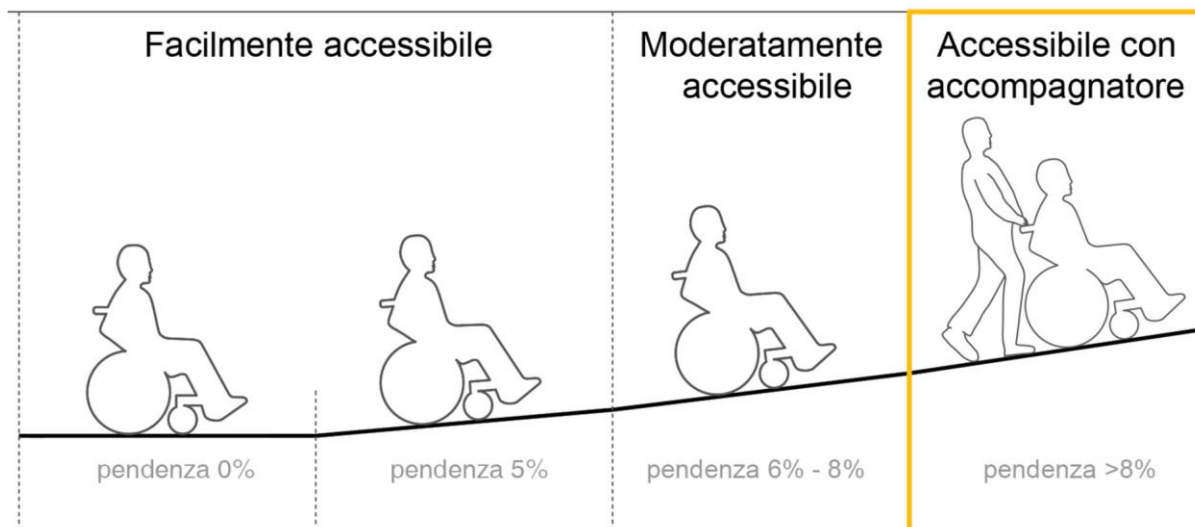
Presenza di aree di sosta, con le seguenti caratteristiche:

- Coperte oppure ombreggiate da alberature o pergolati, etc.;
- Provviste di sedute (h 50/55 cm, h 45 cm per l'accostamento delle carrozzine, h 30 cm per bambini), con uno stallo per l'accostamento di una persona in carrozzina o un passeggino;
- Dotate di appoggi ischiatici;
- Dotate di tavoli panca da picnic, con spazi di accostamento per le carrozzine;
- Con fontane per dissetarsi, ad h. Accessibili anche da persone in carrozzina e dai bambini, e postazione per abbeverare gli animali;
- Dotate di giochi per bambini, accessibili a tutti;
- Protette da parapetti, provvisti di corrimano su entrambi i lati e a duplice altezza (h 0,90 m con  $\varnothing$  40 mm e h 0,60-75 m con  $\varnothing$  30 mm anche per bambini e persone di bassa statura).

### Fondo



### Pendenze

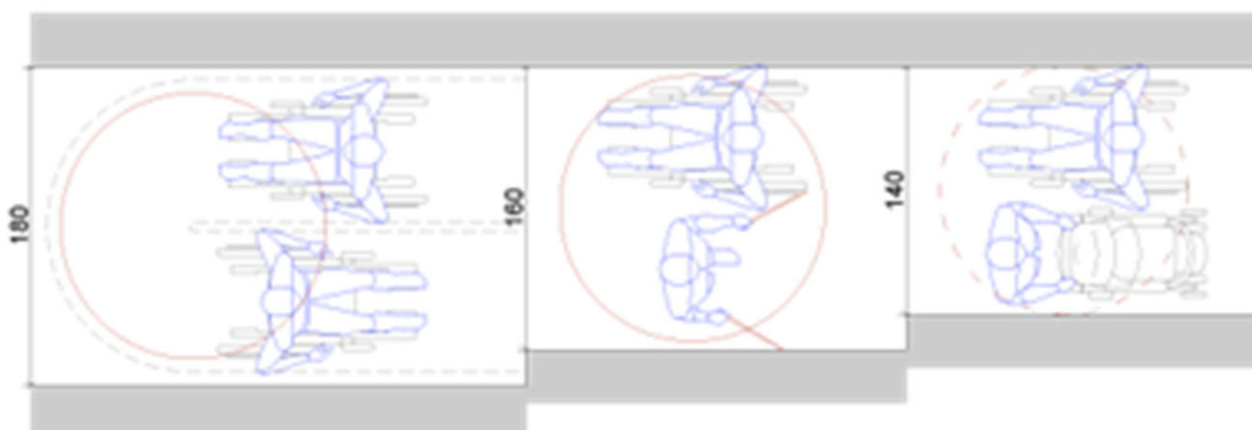


### Larghezze

180 cm: passaggio di due sedia a rotelle contemporaneamente (permette la rotazione della carrozzina)

160 cm: passaggio di una sedia a rotelle e di una persona con due stampelle o bastoni (permette la rotazione della carrozzina)

140 cm: passaggio di una sedia a rotelle e di una persona con passeggino per bambini (permette la rotazione delle carrozzine più maneggevoli)

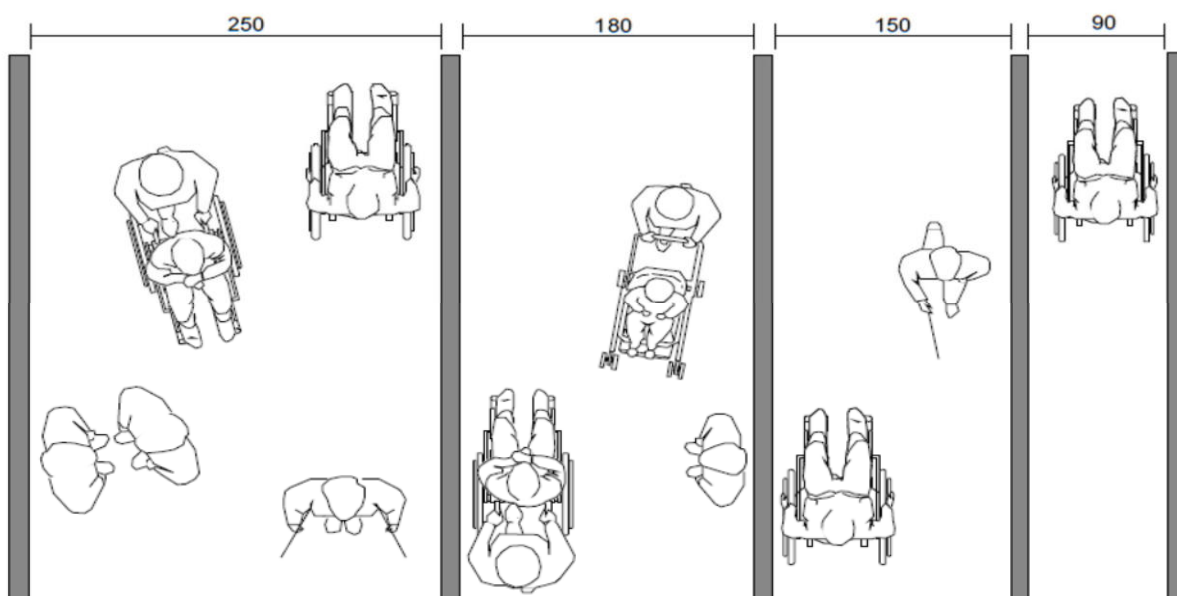
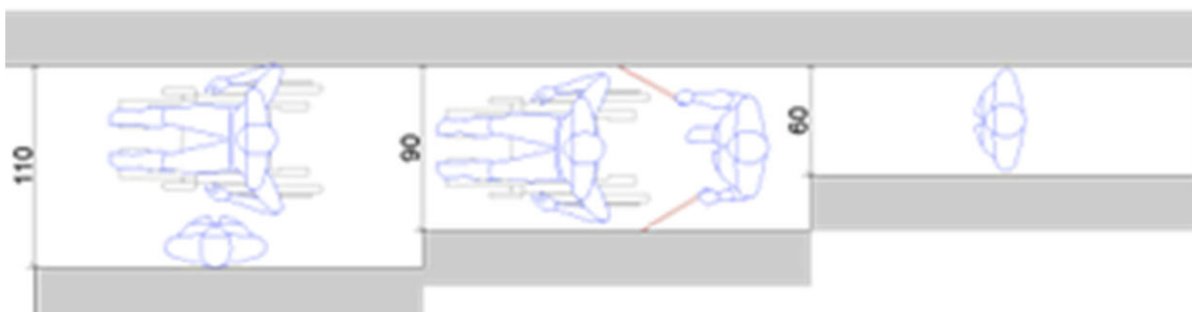




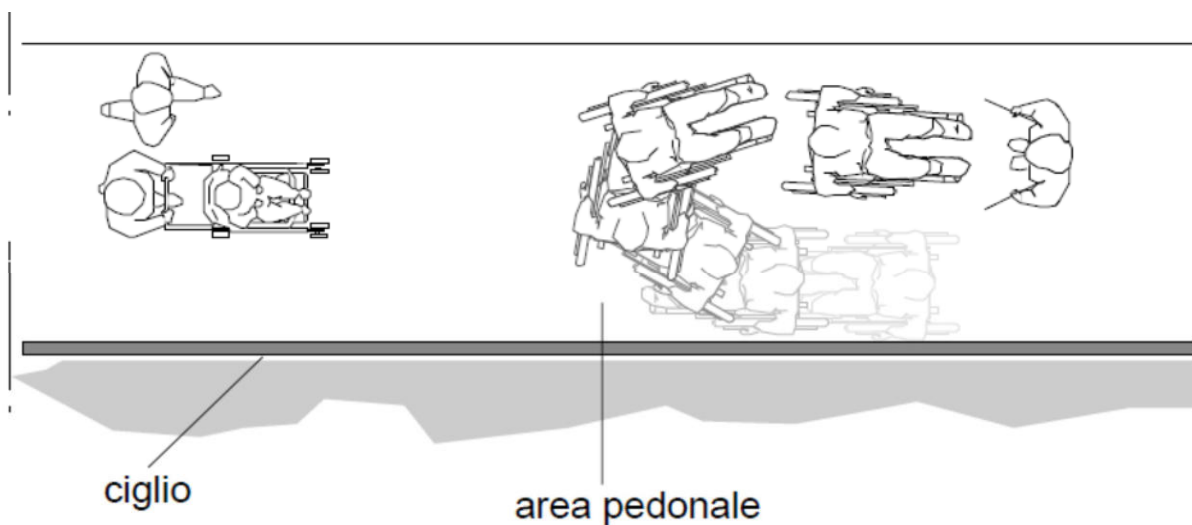
110 cm: passaggio di una sedia a rotelle e di una persona con la schiena al muro

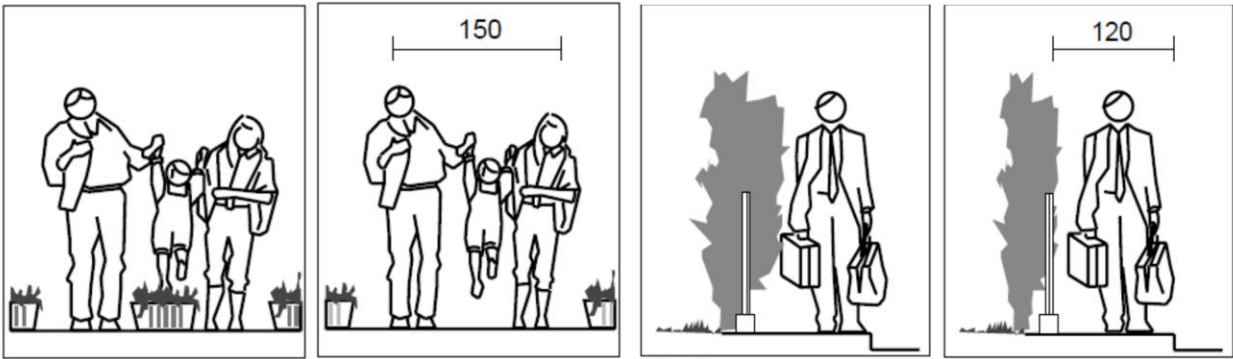
90 cm (min 100 cm per accessibilità): passaggio di una sedia a rotelle o di una persona con due stampelle o bastoni

60 cm: larghezza minima per il passaggio di una persona (non accessibile)

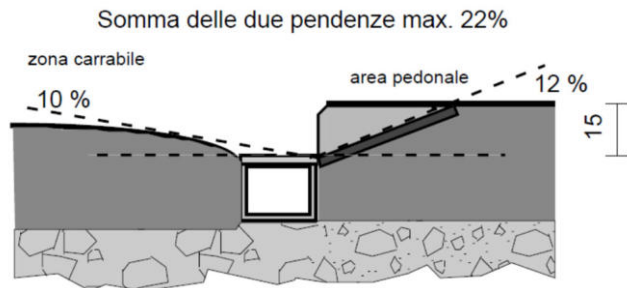
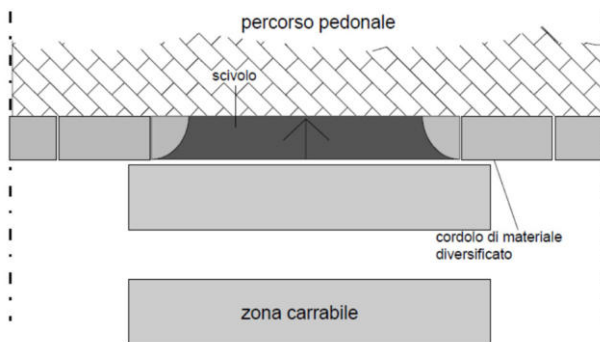


Larghezza 150 cm





Raccordi con il percorso pedonale



## Percorsi nei centri storici

Un tema di progetto sicuramente centrale e complesso, soprattutto in contesto montano, è quello dei **percorsi pedonali nelle strade e zone condivise tra pedoni, ciclisti e automobilisti (shared zone)**, insidiose per utenti come bambini, anziani, persone con disabilità motorie, percettive e cognitive), **tipicamente nei centri storici dei piccoli comuni, dove la promiscuità tra pedoni e automobilisti rimane spesso una criticità di difficile soluzione**, a causa delle ridotte dimensioni delle strade in oggetto.

Nei casi in cui non sono prevedibili né praticabili delle alternative pedonali o carrabili esterne rispetto alla zona urbana più antica e congestionata, ovvero **nei casi in cui non sia possibile prevedere percorsi pedonali esclusivi e dedicati, un'attenzione maggiore va posta alla pavimentazione di queste zone condivise.**

È possibile valutare la **distinzione dei percorsi pedonali a raso o di intere aree particolarmente importanti per l'utenza debole (es. uscita scuole, centro anziani, etc.)**, mediante l'utilizzo di segnaletica verticale e orizzontale dedicata, verniciature colorate dell'asfalto o altre **differenziazioni cromatiche e materiche**, al fine di incanalare i flussi pedonali e richiamare l'attenzione degli automobilisti verso i pedoni, moderando altresì la velocità veicolare grazie all'**introduzione delle ZONE 30.**



*Ing. Chiarini, zona 30*

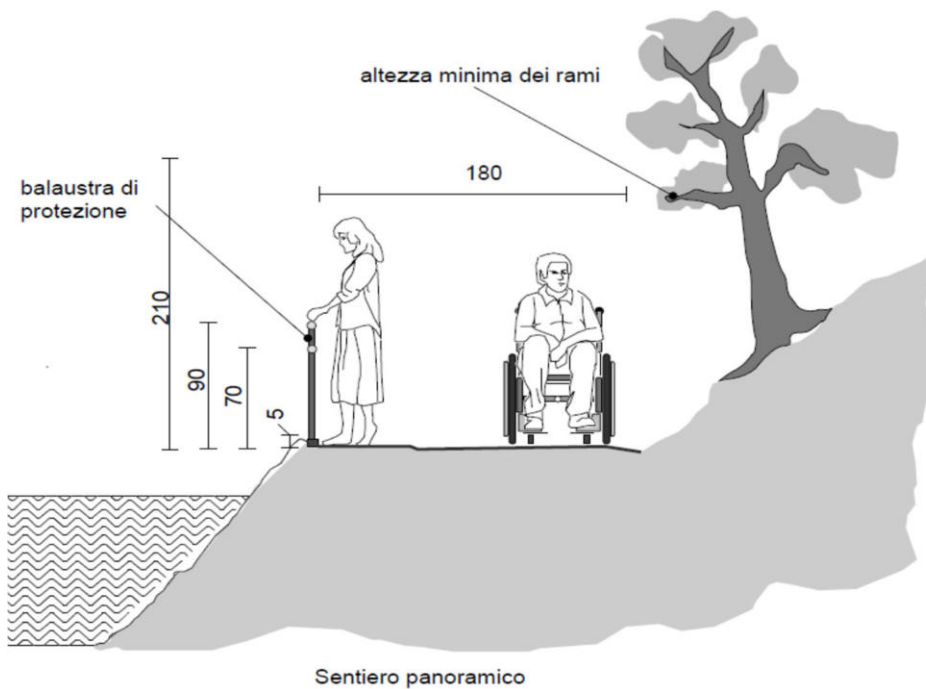
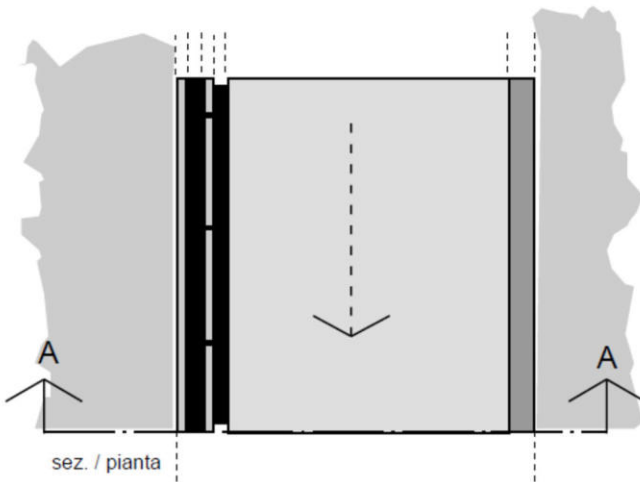
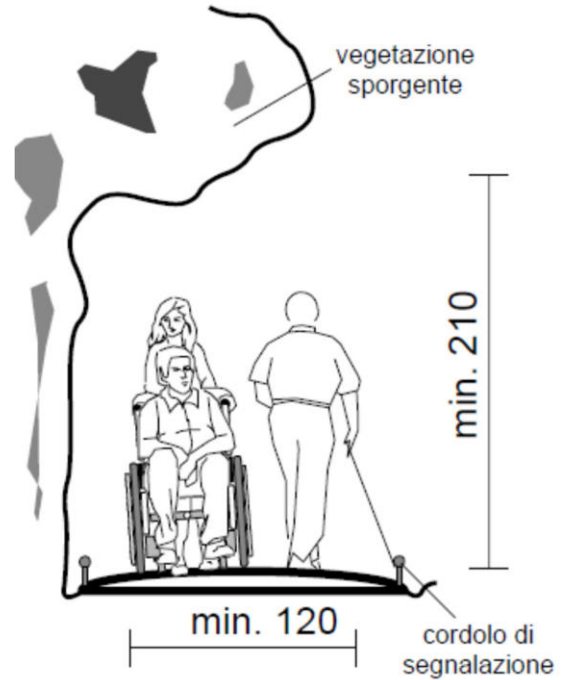
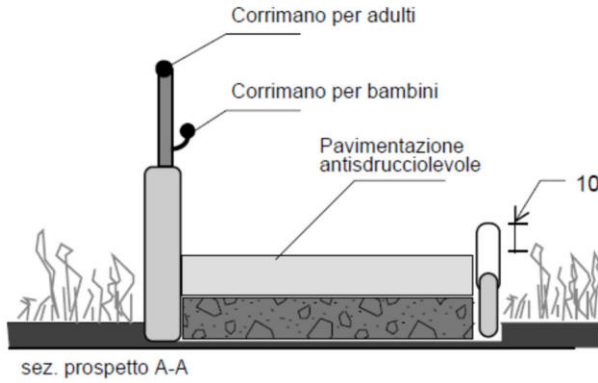


*Ing. Chiarini, strada scolastica*

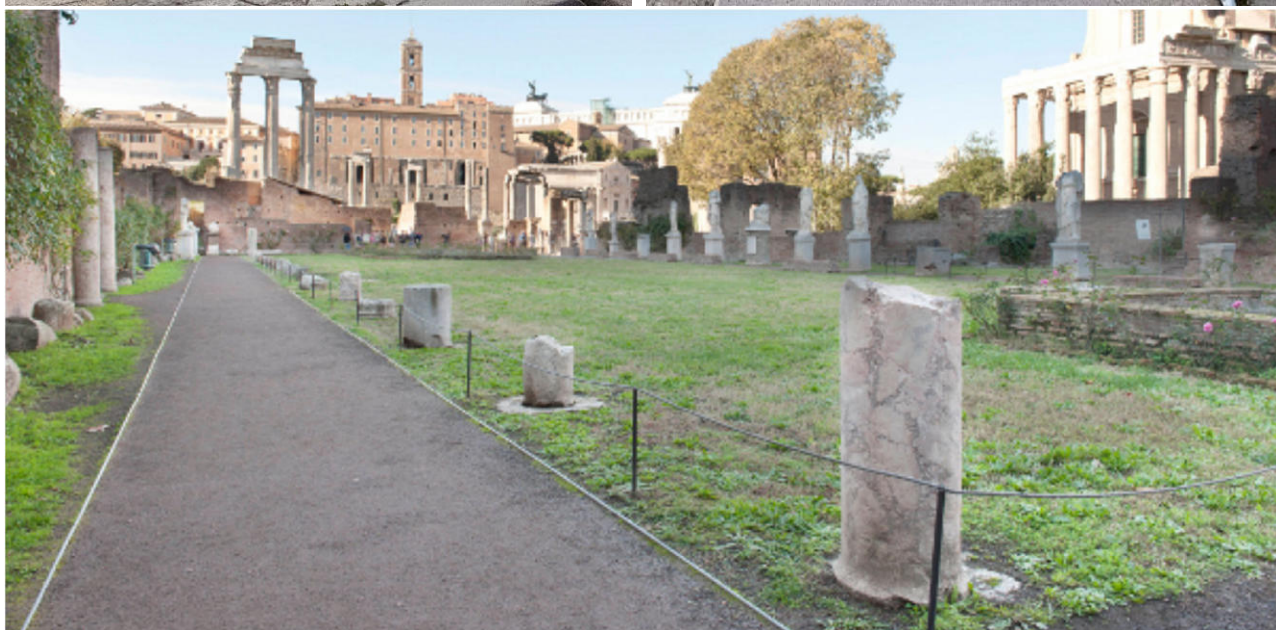


*L'uso del colore per distinguere il percorso ciclabile in ambito urbano.*

Percorsi nei parchi o aree verdi







*Foro Romano, percorso accessibile e inclusivo*



*Parco Nazionale dei Massi di Cemmo, percorso accessibile e inclusivo*

## 11.6 Aree verdi e parchi giochi

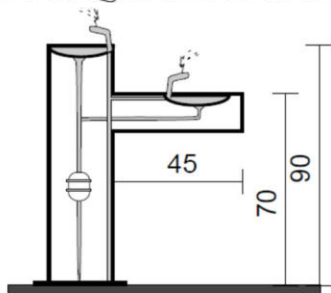
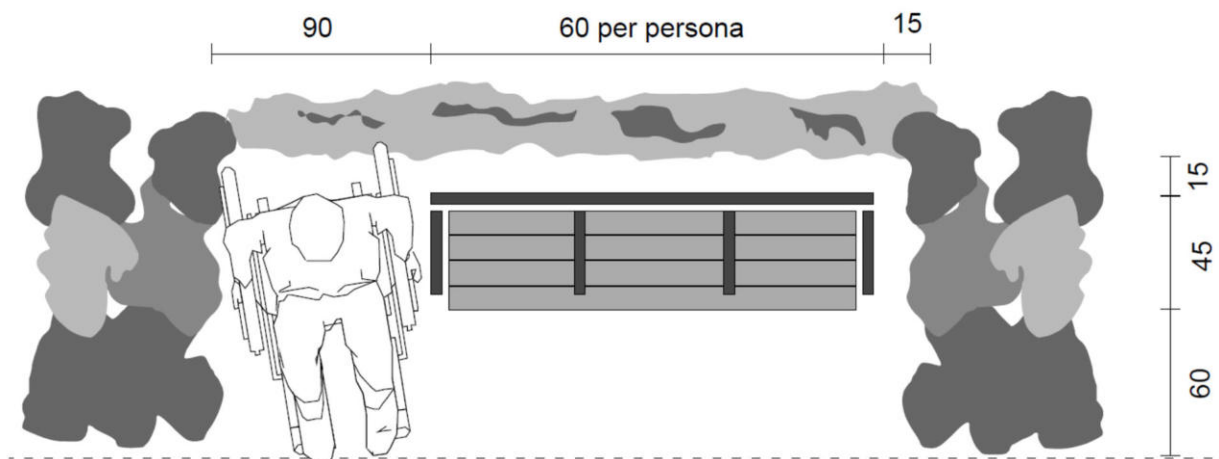
Le stesse indicazioni di **PERCORSI ESTERNI** e **AREE DI SOSTA** si possono applicare anche ai **PARCHI** e **PARCHI GIOCHI**.



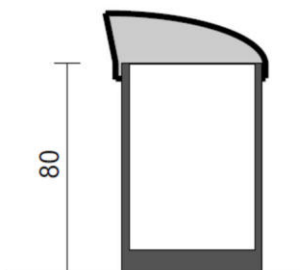




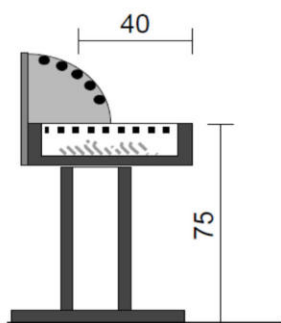
Arredo urbano



sezione della fontanella

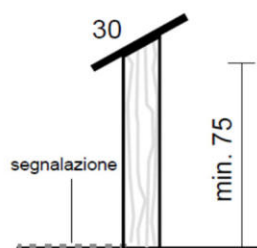


contenitore dei rifiuti



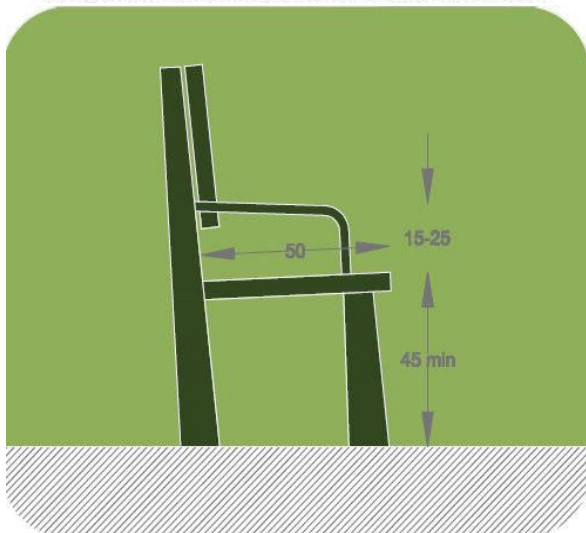
piano cottura

COMPONENTI



elemento segnaletico in braille





## 11.7 Ingressi

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.4-4.1.8*

- Bussole, percorsi obbligati, cancelletti a spinta etc. Dimensionati e manovrabili in modo da garantire il passaggio di una sedia a ruote (larghezza  $\geq 0,90$  m);
- Sistemi di apertura e chiusura, se automatici, temporizzati in modo da permettere un agevole passaggio anche della sedia a ruote (valige, passegino, etc.);
- Pavimentazione antisdrucchiolo (coeff. attrito  $> 0,40$ , con metodo del B.C.R.A), con andamento regolare e possibilmente complanare;
- Differenze di livello raccordate da rampe;
- H soglie  $\leq 0,025$  m, spigoli arrotondati;
- Zerbini, tappeti o passatoie: incassati e/o ben ancorati a terra e non a pelo lungo;
- Pianerottolo esterno alla porta d'ingresso  $\geq 1,50 \times 1,50$  m.

### Indicazioni for all:

- Unico per tutti, per evitare discriminazioni;
- Se non complanare all'area esterna alla struttura, per superare il dislivello è da preferire la compresenza di rampe e gradini (con superficie antisdrucchiolo), o l'installazione di piattaforme elevatrici (solo nel caso di dislivello max 1 m);
- Evitare i servoscala;
- Ben illuminato e segnalato rispetto alla strada e al parcheggio;
- Coperto, per consentire una comoda entrata/uscita anche in caso di maltempo, con valigie, passegino, carrozzina, attrezzature sportive, etc.;
- Soglie eliminate (complanarità).

## 11.8 Superamento dei dislivelli

### Indicazioni for all:

In linea generale, **per favorire l'autonomia e l'accessibilità delle persone nella fruizione e uso dello spazio urbano e degli edifici pubblici**, andranno privilegiati interventi di:

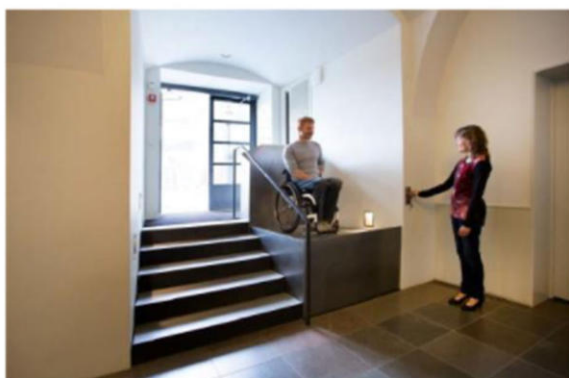
- Creazione di rampe in compresenza ai gradini,
- L'installazione di piattaforme elevatrici o gradini elevatori, in compresenza ai gradini,
- L'installazione di ascensori, in compresenza ai gradini,
- Solo e soltanto in subordine e nell'impossibilità di adozione tutte le altre soluzioni, si potrà optare per l'installazione di servoscala/montascale.



Venezia



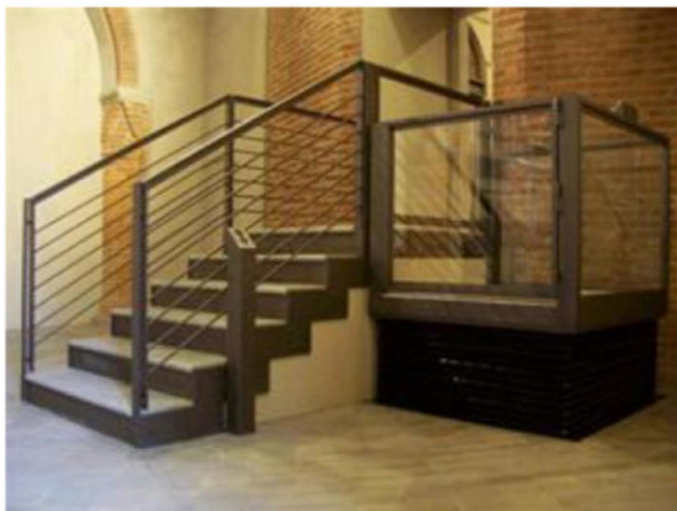
Palazzo Marino, Milano



Piattaforma elevatrice



Evitare il Servoscala (non garantisce l'autonomia)



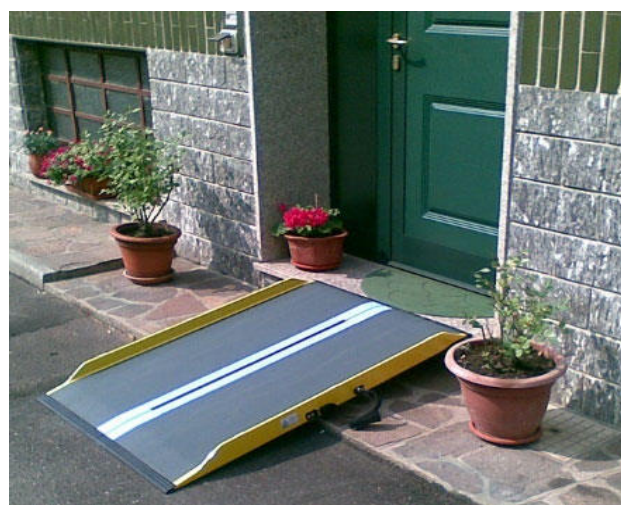
*Piattaforma elevatrice*



*Evitare il Servoscale (non garantisce l'autonomia)*



*Piattaforma elevatrice*



*Rampa mobile*



## 11.9 Porte

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.1-8.1.1*

- A battente:  $0,80\text{ m} \leq \text{luce netta} \leq 1,20\text{ m}$ ;
- Altezza delle maniglie  $0,90\text{ m}$ , del tipo a leva lunga, arrotondate e con colore in contrasto;
- Che non prevedano una forza superiore ad  $8\text{ kg}$  per spingere il battente.

### Indicazioni for all:

- Solo dove veramente necessarie;
- A battente:  $0,90\text{ m} \leq \text{luce netta} \leq 1,20\text{ m}$ ;
- Meglio se scorrevoli (con apposita maniglia verticale) o a libro, oppure se automatiche;
- Da evitare quelle girevoli, perché difficoltose per qualsiasi mezzo a ruote (passeggini, carrozzina, etc.) e per persone con problemi motori;
- Se in vetro, provviste di opportune segnalazioni tra i  $100$  e i  $180\text{ cm}$  di altezza, per evitare urti;
- Ben illuminate;
- Contrasti cromatici e materici per evidenziare porta e maniglia rispetto all'ambiente;
- Meglio maniglie rotondeggianti, e ricurve verso l'interno;
- Uscite di sicurezza: maniglioni antipanico.





## 11.10 Percorsi pedonali interni

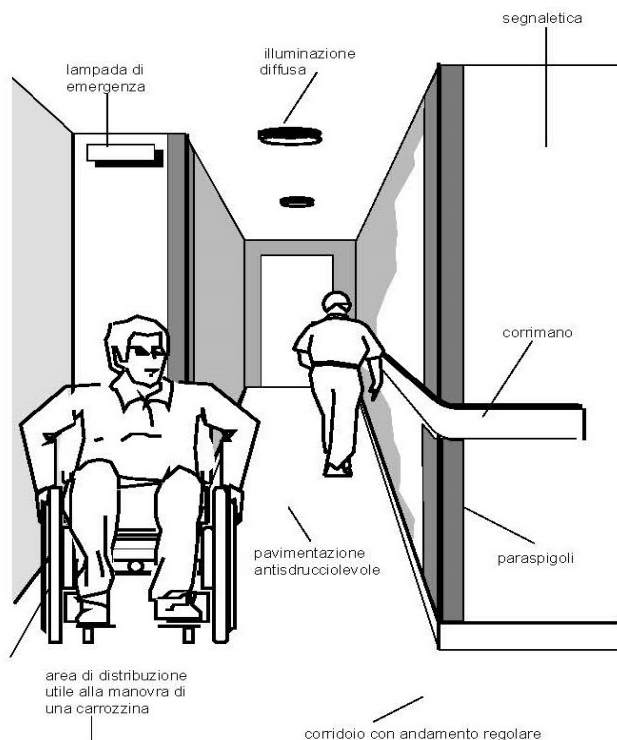
### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.9-8.1.9*

- Chiara individuazione mediante segnaletica, variazioni cromatiche e materiche;
- Privi di ostacoli ed elementi sporgenti, sia a terra che in altezza;
- Superficie antisdrucciolo, (coeff. attrito > 0,40, con metodo del B.C.R.A), con andamento regolare, complanari;
- Variazioni di dislivello raccordate da rampe;
- Larghezza  $\geq 1,00$  m;
- Allargamenti  $\geq 1,50$  m, in piano ogni ( $\leq$ ) 10 m di lunghezza;
- Dotati di corrimano, con colore in contrasto, su almeno un lato.

### Indicazioni for all:

- Ben illuminati e ventilati (meglio naturalmente che artificialmente);
- Differenziare mediante colori e materiali gli elementi che si susseguono lungo i percorsi;
- Evitare l'uniformità dei percorsi, connotandoli con elementi diversi (colori, materiali, landmarks);
- Corrimano su entrambi i lati e a duplice altezza (h 0,90 m con  $\varnothing$  40 mm e h 0,60-75 m con  $\varnothing$  30 mm anche per bambini e persone di bassa statura), per garantire la sicurezza di tutti;
- La presenza di slarghi lungo il percorso facilita la sosta e l'inversione di marcia (con valigie, passeggini, carrozzine, etc.) senza intralciare il passaggio;
- Larghezza ottimale  $\geq 1,80$  m, per consentire il passaggio doppio (valigie, passeggini, carrozzine);
- Lunghezza ottimale tra due porte in successione  $\geq 2,75$  m, per permettere l'apertura delle porte.

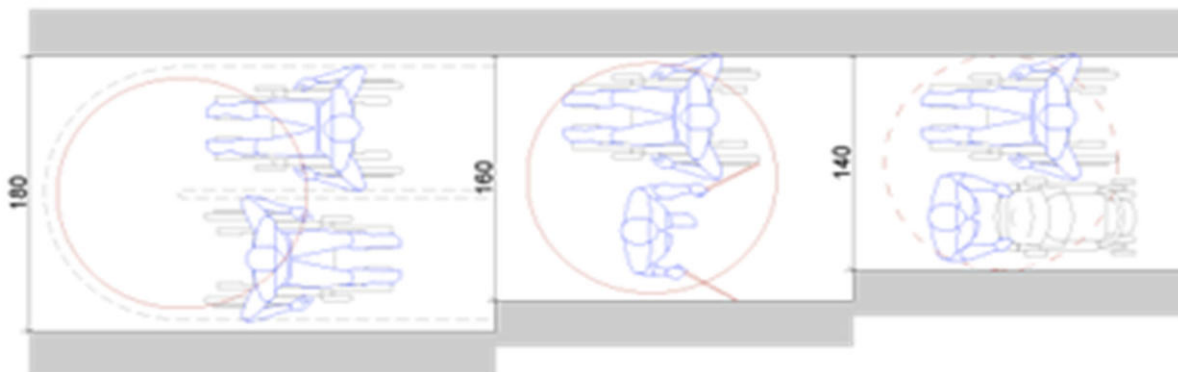


**Larghezze**

180 cm: passaggio di due sedia a rotelle contemporaneamente (permette la rotazione della carrozzina)

160 cm: passaggio di una sedia a rotelle e di una persona con due stampelle o bastoni (permette la rotazione della carrozzina)

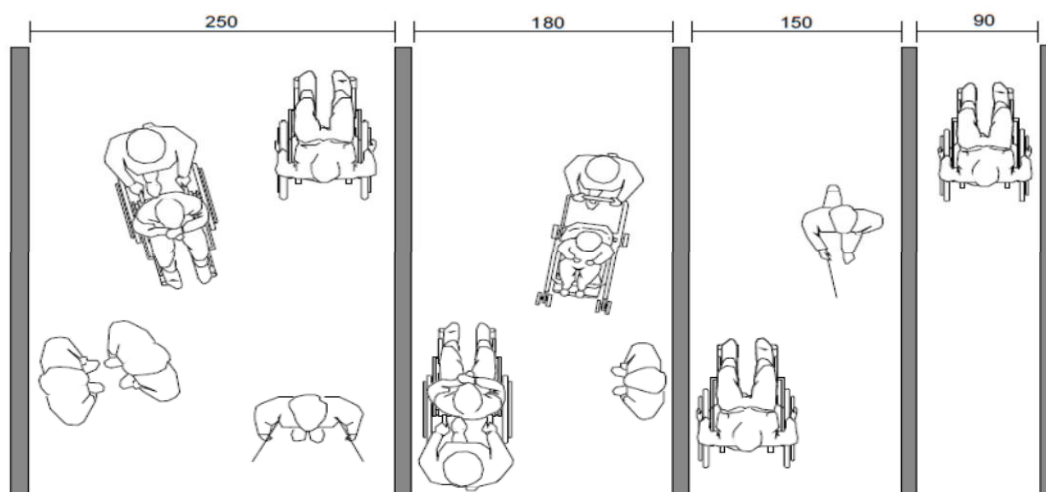
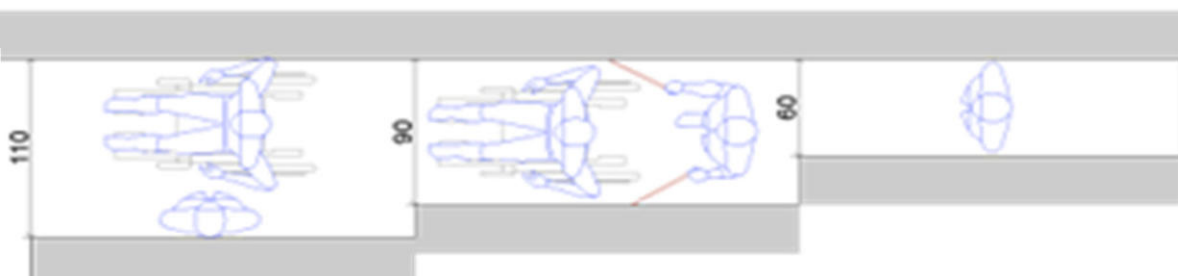
140 cm: passaggio di una sedia a rotelle e di una persona con passeggino per bambini (permette la rotazione delle carrozzine più maneggevoli)



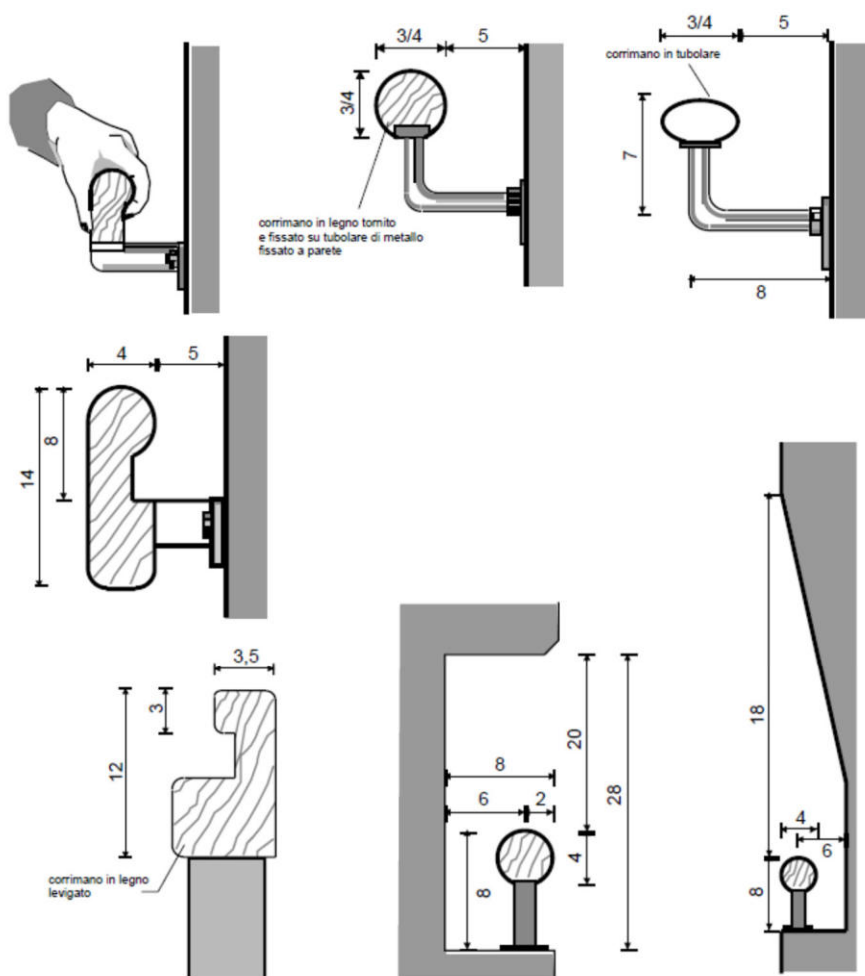
110 cm: passaggio di una sedia a rotelle e di una persona con la schiena al muro

90 cm (min 100 cm per accessibilità): passaggio di una sedia a rotelle o di una persona con due stampelle o bastoni

60 cm: larghezza minima per il passaggio di una persona (non accessibile)



## Corrimano



## 11.11 Pavimentazioni interne

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 art. 8.1.2-8.2.2*

- Antisdrucchiolo.

### Indicazioni for all:

- Evitare i materiali plastici, moquettes e tappeti a pelo lungo o di spessori  $\geq 6\text{mm}$ , stuoie a trama larga, per evitare possibili cadute e problemi di deambulazione;
- Zerbini, tappeti o passatoie: meglio se incassati, o ben ancorati a terra e non a pelo lungo, per evitare possibili cadute e problemi di deambulazione;
- Utilizzo di percorsi loges per ipovedenti e non vedenti, o comunque di elementi riconoscibili (es. colore diverso) per indicare il tragitto da seguire.

## 11.12 Ascensori

### **Secondo la normativa:**

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.12-8.1.12 + DECRETO 11-01-2010 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede l'osservanza delle norme relative all'abbattimento delle barriere architettoniche in conformità alla UNI EN 81-70 e successive modificazioni:*

- Arresto ai piani con autolivellamento e tolleranza massima  $\pm 2$  cm;
- Pulsantiera 1,10 m  $\leq$  altezza  $\geq 1,40$  m, con indicazioni alfanumeriche in rilievo e in Braille (disabilità visive);
- Bottoniera interna su parete laterale a 0,35 m da porta cabina;
- Citofono e campanello d'allarme 1,10 m  $\leq$  altezza  $\geq 1,30$  m;
- Luce d'emergenza con autonomia  $\geq 3$  h;
- Segnalazione sonora di arrivo al piano (aumentano il senso di sicurezza a tutti).

### **Edifici non residenziali di nuova edificazione:**

- Cabina  $\geq 1,40$  m profondità e  $\geq 1,10$  m larghezza;
- Porta: luce netta  $\geq 0,80$  m, sul lato corto, a scorrimento automatico, temporizzate correttamente (apertura  $\geq 8$  sec e chiusura  $\geq 4$  sec);
- Disimpegno esterno  $\geq 1,50$  m x 1,50 m.

### **Edifici esistenti:**

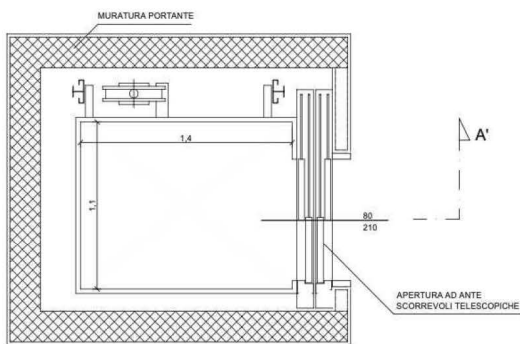
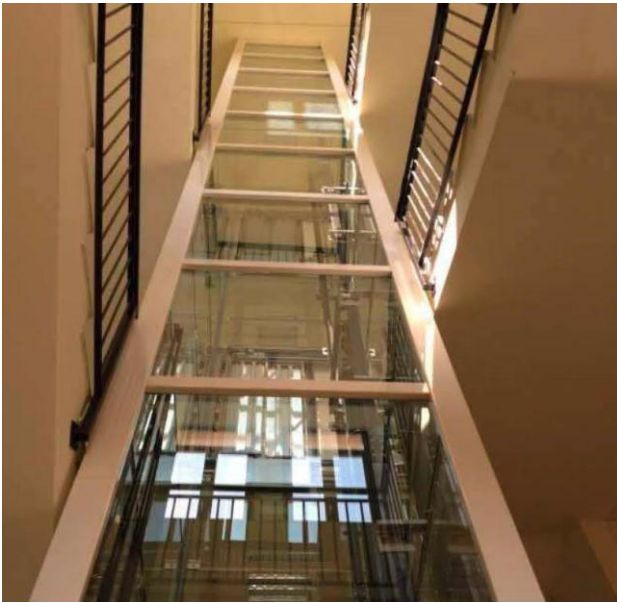
- Cabina  $\geq 1,20$  m profondità e  $\geq 0,80$  m larghezza;
- Porta: luce netta  $\geq 0,75$  m, sul lato corto, a scorrimento automatico, temporizzate correttamente (apertura  $\geq 8$  sec e chiusura  $\geq 4$  sec);
- Disimpegno esterno  $\geq 1,40$  m x 1,40 m.

### **Indicazioni for all:**

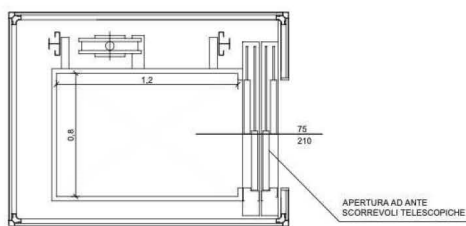
- Meglio se tolleranza massima arresto ai piani con autolivellamento  $\pm 6$  mm;
- Cabina, sempre  $\geq 1,40$  m profondità e  $\geq 1,10$  m larghezza;
- Disimpegno esterno sempre  $\geq 1,50$  m x 1,50 >;
- Citofono e campanello d'allarme ad h 0,90 m ÷ 1,10 m;
- Pulsantiera interna ed esterna ad h 0,90 m, meglio se orizzontale, con indicazioni alfanumeriche in rilievo e in Braille (disabilità visive);
- Pulsantiera  $\geq 0,50$  m dalla porta, per l'avvicinamento della carrozzina;
- Pulsantiera, citofono e campanello d'allarme facilmente distinguibili mediante colori e materiali;
- Sistema di avviso vocale e visivo per comprendere salita, discesa e piani;
- Corrimano sui 3 lati liberi dell'ascensore, h 0,90 m con  $\varnothing 40$  mm;
- Con specchi interni, che abbassano il senso di claustrofobia;
- Con seduta ribaltabile.

# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

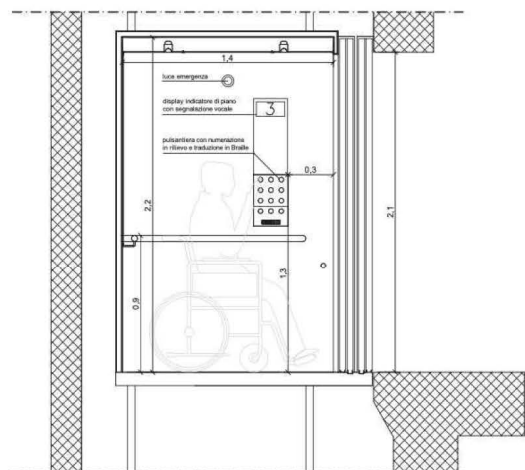
All. 01 -Relazione



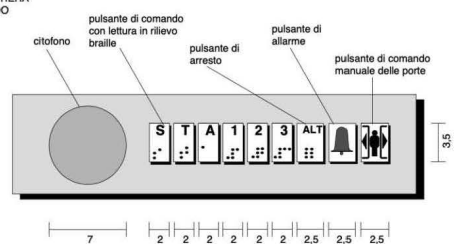
ASCENSORE NUOVA COSTRUZIONE - PLANIMETRIA

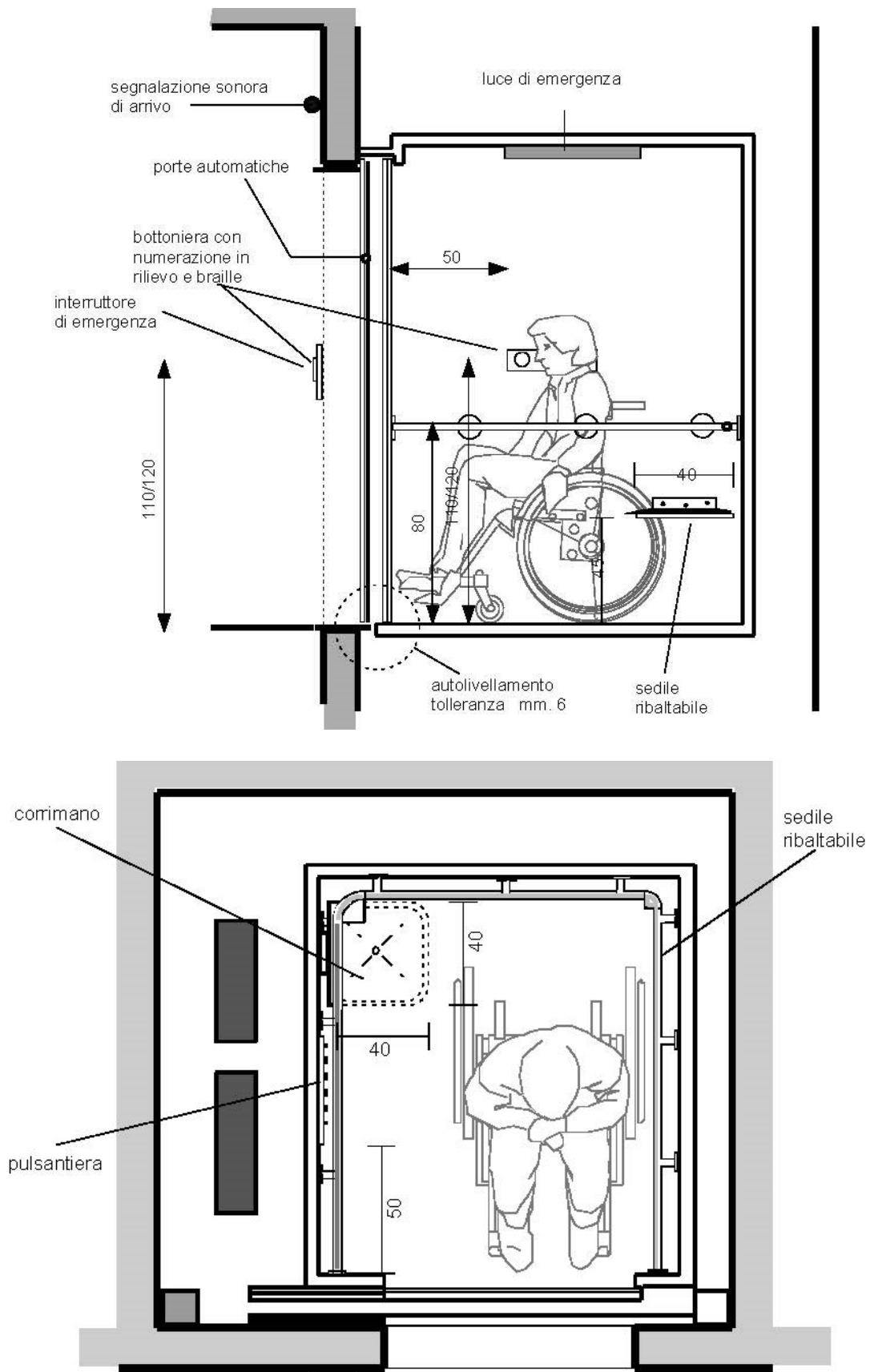


ASCENSORE ADEGUAMENTO - PLANIMETRIA



PARTICOLARE DELLA PULSANTIERA DI COMANDO





## 11.13 Scale

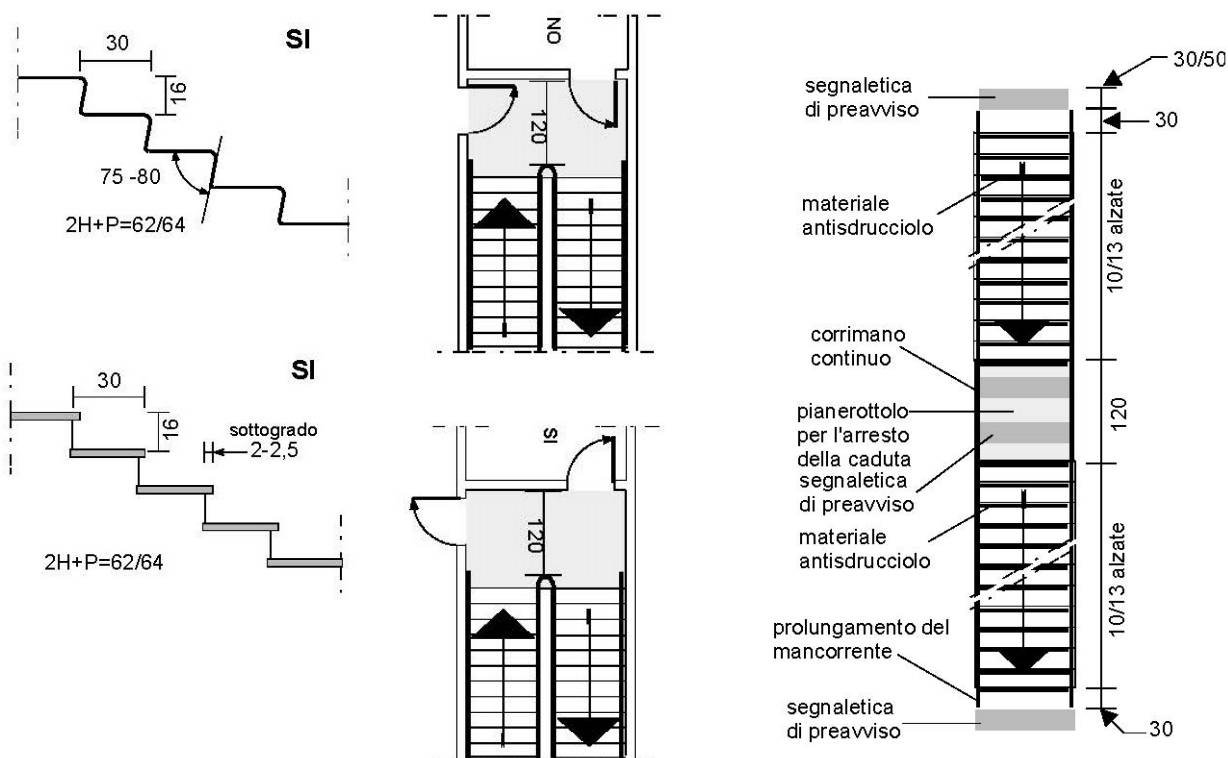
### Secondo la normativa:

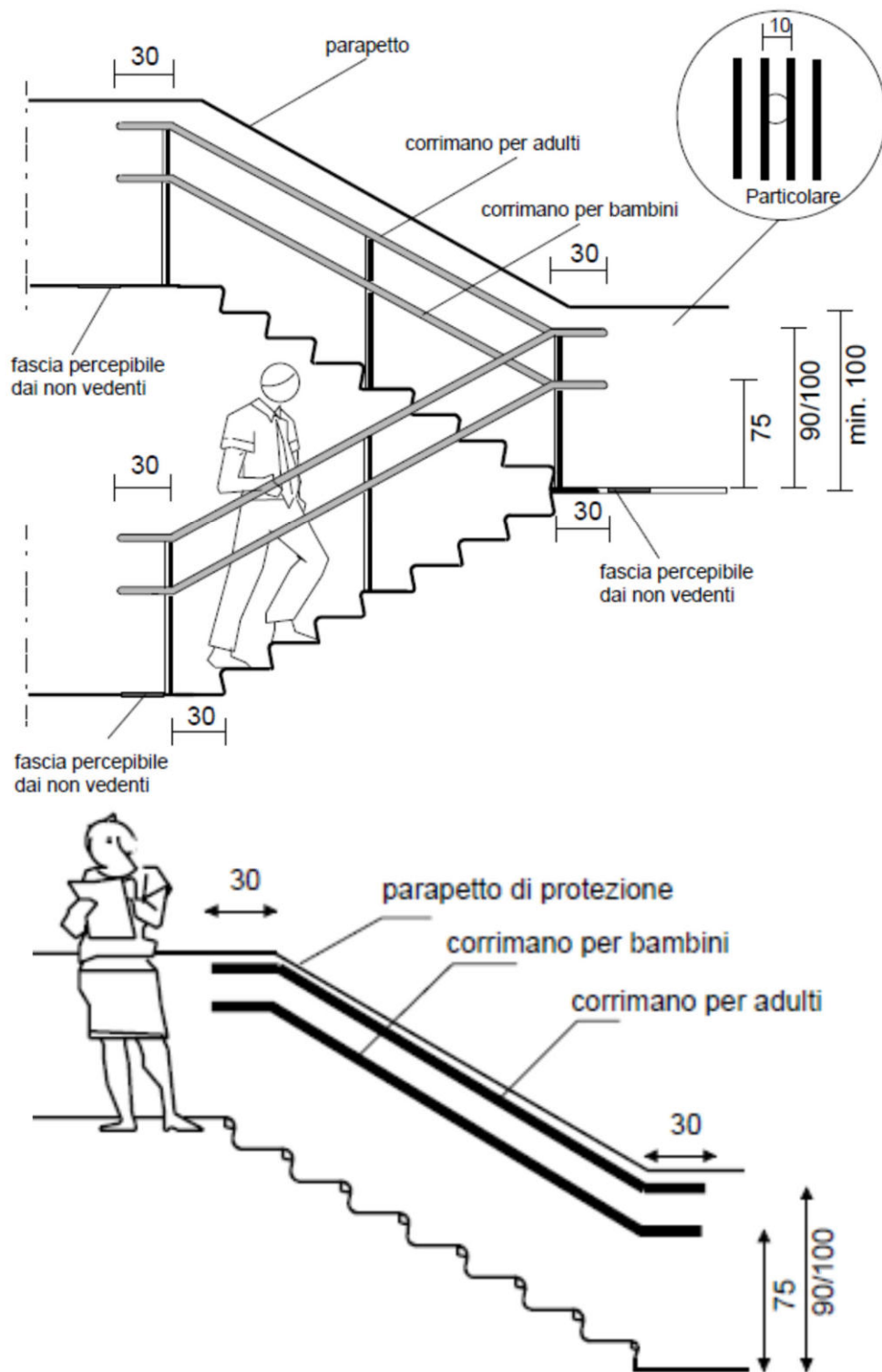
*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.10-4.1.11-4.2.1-8.1.10-8.1.11-8.2.1*

- Indicazione podotattile o differenziazione materica a  $\geq 0,30$  m da inizio e fine scala;
- Larghezza  $\geq 1,20$  m, andamento regolare e omogeneo;
- Gradini di forme regolari e con costante rapporto alzata/pedata (0,62 m  $\leq$  somma tra il doppio dell'alzata e la pedata  $\geq 0,64$  m), pedata  $\geq 0,30$  m;
- Dotate di corrimano rigido su entrambi i lati;
- Parapetto  $h \geq 1,00$  m, inattraversabile da una sfera di diametro di 0,10 m;
- Superficie antisdrucciolo (coeff. attrito  $> 0,40$ , con metodo del B.C.R.A);
- Illuminazione naturale o artificiale laterale.

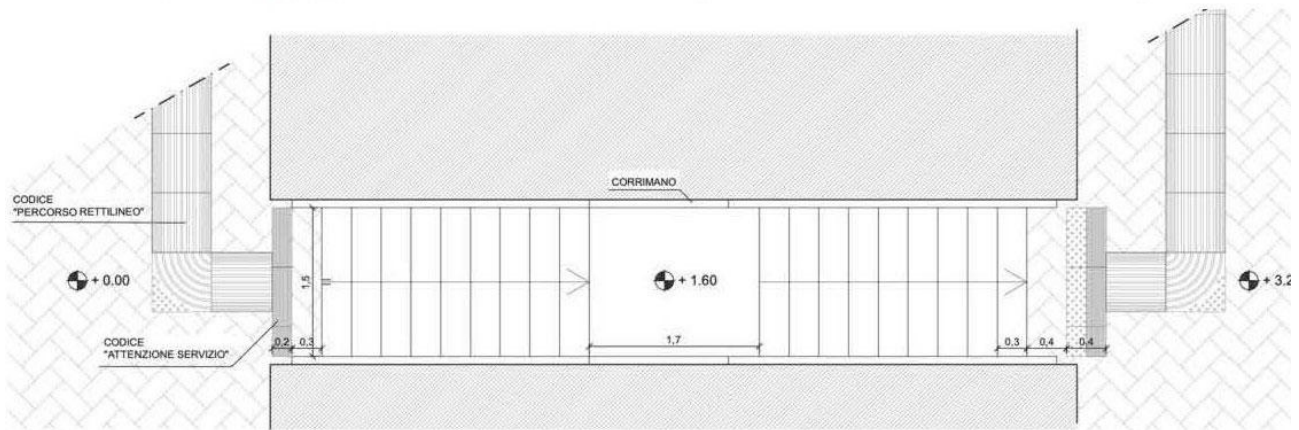
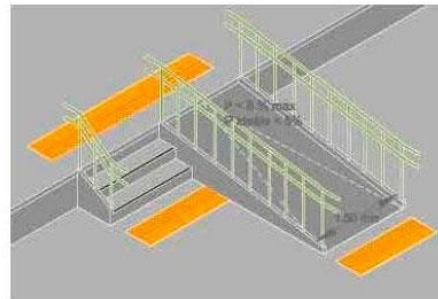
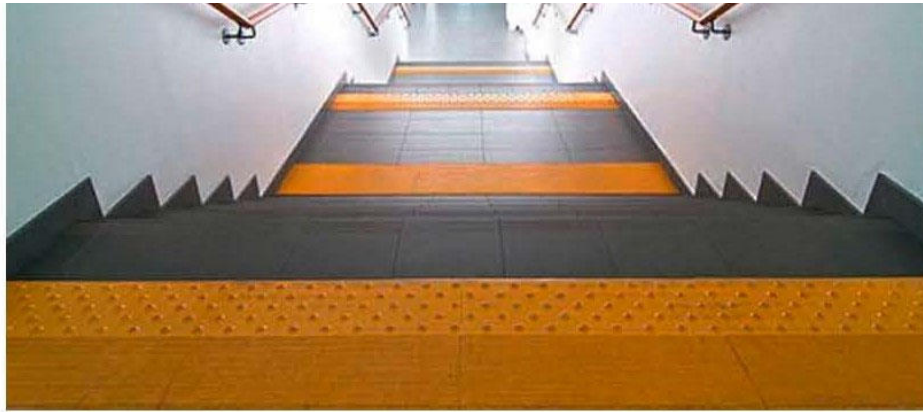
### Indicazioni for all:

- Larghezza ottimale  $\geq 1,80$  m, per consentire il passaggio doppio;
- No scale a chiocciola, piè d'oca e/o variazioni di larghezza della pedata;
- Corrimano a duplice altezza ( $h$  0,90 m con  $\varnothing$  40 mm e  $h$  0,60-75 m con  $\varnothing$  30 mm anche per bambini e persone di bassa statura), per garantire la sicurezza di tutti;
- Riconoscibilità dei singoli elementi: es. Colori diversi alzata-pedata, corrimano-muro, etc.;
- Negli spazi pubblici o di uso pubblico, per superare dislivelli ridotti (es. 1 m), uso di piattaforma elevatrice o gradino elevatore; No al servoscala e al montascale;
- Illuminazione segnapasso.









### 11.14 Reception, front-desk e banconi

**Secondo la normativa:**

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.4-8.1.4.*

- Almeno una parte h max  $\leq 90$  cm, utilizzabile da persona su sedia a ruote.

**Indicazioni for all:**

- H max  $\leq 90$  cm, utile anche per persone di bassa statura, bambini, etc.;
- Spazio libero sotto desk e banconi h  $\geq 0,75$  m, profondità  $\geq 0,60$  m, per l'accostamento della carrozzina;
- Corretta illuminazione (no zone d'ombra, no abbagli);
- No arredi che possano costituire un ostacolo all'avvicinamento ai desk o all'utilizzo di alcune aree.



## 11.15 Terminali degli impianti

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.5-8.1.5.*

- Apparecchi elettrici, quadri generali, valvole e rubinetti di arresto delle varie utenze, regolatori di impianti di riscaldamento e di condizionamento, campanelli di allarme, citofono, etc.  $0,40\text{ m} \leq \text{altezza} \leq 1,40\text{ m}$ ;
- Interruttori ad h  $0,60\text{ m} \div 1,40\text{ m}$  (h consigliata  $0,75\text{ m} \div 1,40\text{ m}$ );
- Campanello, pulsanti di comando ad h  $0,40\text{ m} \div 1,40\text{ m}$  (h consigliata  $0,60\text{ m} \div 1,40\text{ m}$ );
- Pulsanti bottoniera ascensore ad h  $1,10\text{ m} \div 1,40\text{ m}$  (consigliata pulsante più in alto  $\leq 1,20\text{ m}$ );
- Prese luce ad h  $0,45\text{ m} \div 1,15\text{ m}$  (h consigliata  $0,60\text{ m} \div 1,10\text{ m}$ );
- Citofono ad h  $1,10\text{ m} \div 1,30\text{ m}$  (consigliata  $1,20\text{ m}$ ).

### Indicazioni for all:

- Ben visibili ed individuabili mediante differenziazioni materiche e cromatiche;
- Con indicazioni alfanumeriche in rilievo e in Braille, interruttori con spia luminosa.

## 11.16 Bagni pubblici

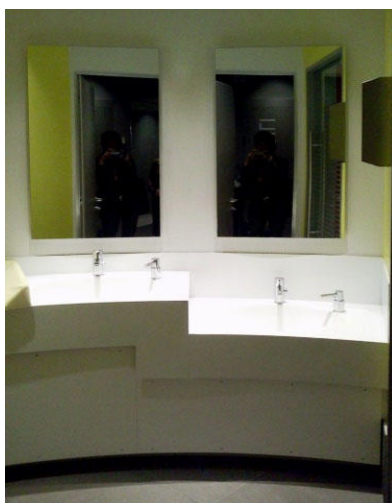
### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.6-8.1.6*

- Spazio di manovra  $\varnothing \geq 1,40\text{ m}$ ;
- Accostamento laterale al w.c.  $\geq 1,00\text{ m}$ , vasca  $\geq 1,40 \times 0,80\text{ m}$ , frontale al lavabo  $\geq 0,80\text{ m}$ ;
- Wc e bidet, meglio se sospesi: asse a distanza  $\geq 0,40\text{ m}$  dalla parete laterale, bordo anteriore a  $\geq 0,75 - 0,80\text{ m}$  dalla parete posteriore e  $0,40\text{ m} \leq \text{altezza} \leq 0,50\text{ m}$  dal pavimento;
- In prossimità del wc: corrimano ad  $0,80\text{ m}$  dal pavimento, a  $5\text{ cm}$  dalla parete laterale,  $\varnothing 3-4\text{ cm}$ ;
- Lavabo: piano superiore ad h  $0,80\text{ m}$  dal pavimento, sospeso, a mensola, non incassato;
- Rubinetti, meglio se a leva;
- Specchio collocato a  $90\text{ cm}$  da terra;
- Campanello di emergenza vicino wc ( $1,10\text{ m} \leq h \leq 1,30\text{ m}$ );
- Meglio se porte scorrevoli o con apertura verso l'esterno.

### Indicazioni for all:

- Ben segnalati e facilmente accessibili all'interno della struttura,
- Bagni accessibili  $\geq 1$  per uomini e  $\geq 1$  per donne (anche con zona fasciatoio);
- Accessibilità "trasparente": arredi ed accessori non di tipo sanitario, ma confortevoli e piacevoli,
- Percezione di sicurezza e al contempo desiderabilità dell'esperienza;
- Meglio se con sanitari sospesi;
- Lavabo di tipo "a mensola", con profondità min.  $50\text{ cm}$  e sifone incassato, per l'avvicinamento in sicurezza delle persone in carrozzina, e con miscelatore a leva lunga o a fotocellula;
- Contrasti cromatici per identificare le varie parti;
- Accessori: appendiabiti posto a  $180\text{ cm}$  di altezza max, mensola portaoggetti a  $80\text{ cm}$  da terra.



Autogrill Villoresi Est

### 11.17 Sale per la ristorazione e attività comuni

#### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.4-5.2-5.6-8.1.4*

- Almeno una zona accessibile, mediante percorso continuo in piano o raccordato con rampe o ascensore o altri mezzi di sollevamento, vicino a vie di fuga o luoghi sicuri;
- Posti riservati a persone con ridotta capacità motoria,  $\geq 2$  ogni 400 o frazione, in prossimità di vie di fuga o luoghi sicuri;
- Spazi liberi riservati per le persone su sedia a ruote,  $\geq 2$  ogni 400 o frazione, predisposti su pavimento orizzontale, in prossimità di vie di fuga o luoghi sicuri;
- Servizio igienico accessibile  $\geq 1$  vicino alla sala;
- Tavoli: distanza anteriore  $\geq 1,50$  m, distanza laterale  $\geq 1,20$  m;
- Meglio sedie separate dai tavoli;
- Spazi di manovra  $\geq 1,50$  m x  $1,50$  m.

#### Indicazioni for all:

- Meglio se totalmente accessibile;
- Banconi, piani di appoggio e di esposizione dei cibi h 0,90 m da terra, accessibili a persone in carrozzina, persone di bassa statura e ai bambini;
- Tavoli: bordo inferiore h 0,75 m da terra; sostegno centrale o laterali distanti  $\geq 1,00$  m;
- Sedute a varie altezze, per soddisfare diverse esigenze: per bambini, sgabelli alti e bassi, sedute con braccioli, poltrone, appoggi ischiatici, etc.

### 11.18 Sale per convegni e spettacoli

#### Secondo la normativa:

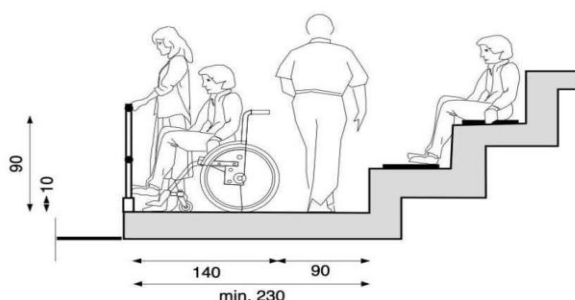
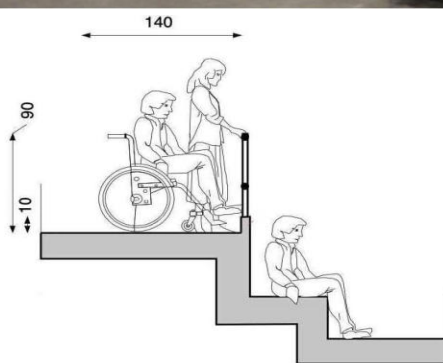
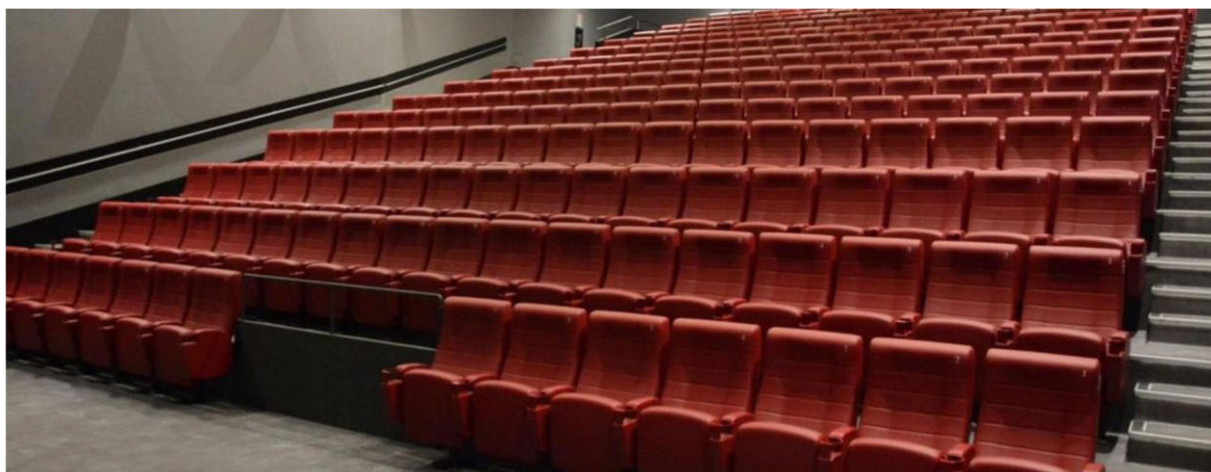
*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.4-5.2-5.6-8.1.4*

- Almeno una zona accessibile, mediante percorso continuo in piano o raccordato con rampe o ascensore o altri mezzi di sollevamento, vicino a di vie di fuga o luoghi sicuri;

- Posti riservati a persone con ridotta capacità motoria:  $\geq 2$  ogni 400 o frazione, in prossimità delle vie di fuga o di luoghi sicuri;
- Spazi liberi riservati per le persone su sedia a ruote,  $\geq 2$  ogni 400 o frazione, predisposti su pavimento orizzontale, in prossimità delle vie di fuga o di luoghi sicuri;
- Servizio igienico accessibile  $\geq 1$  vicino alla sala;
- Camerino/spogliatoio con relativo servizio igienico accessibile  $\geq 1$ ;
- Palco: se rialzato rispetto alla sala, raggiungibile anche mediante rampa, dotata di corrimano su ambo i lati, h 0,90 m, con  $\varnothing$  40 mm.

### Indicazioni for all:

- Tavolo dei relatori: posizionato in modo che dietro i posti a sedere vi sia lo spazio necessario per il passaggio e per la seduta/accostamento al piano  $\geq 1,50$  m;
- Microfoni: mobili o con asta regolabile;
- Sistemi di traduzione simultanea del parlato in scritto e proiezione su schermo, interprete LIS, sistemi audio in cuffia per ipoudenti, proiezione su maxischermo per ipovedenti.



## 11.19 Camere

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 3.4-4.1.4-5.3-8.1.4*

- Struttura ricettiva: stanze accessibili  $\geq 2$  fino a 40 o frazione di 40,  $\geq 4$  da 40 stanze o frazione di 40 in più;

- Preferibilmente nei piani bassi dell'immobile e comunque nelle vicinanze di un "luogo sicuro statico" o di una via di esodo accessibile;
- Villaggi turistici e campeggi: unità accessibili  $\geq 2$ ;
- Le stanze devono avere arredi, servizi, percorsi e spazi di manovra che consentano l'uso agevole anche da parte di persone su sedia a ruote;
- Qualora le stanze non dispongano dei servizi igienici, deve essere accessibile sullo stesso piano, nelle vicinanze della stanza, almeno un servizio igienico;
- In tutte le stanze: apparecchio per la segnalazione, sonora e luminosa, di allarme;
- Passaggi larghezza  $\geq 0,90$  m;
- Spazio di manovra  $\geq 1,50 \times 1,50$  m.

### Indicazioni for all:

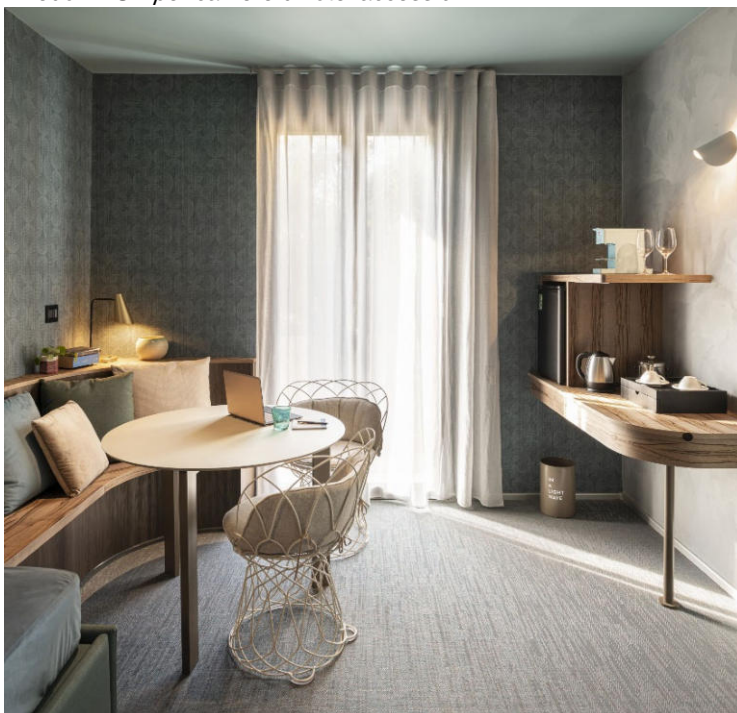
- Meglio se tutte le stanze sono accessibili (confortevoli e accoglienti);
- Accompagnare il cliente alla camera assegnatagli, mostrandogli anche i servizi comuni;
- Porte con numero della stanza ben visibile e in rilievo;
- Illuminazione: anziché il punto luce centrale, prevedere più punti luce ( $\geq 3$ ), distribuiti in modo da illuminare bene tutte le parti della stanza, e azionabili direttamente dal letto;
- Arredi: meglio sospesi fino a 0,30-0,70 m, per facilitare le manovre con carrozzine e valigie;
- Arredi: meglio se modulari o su boiserie (flessibilità d'uso);
- Attaccapanni ad h 1,40-1,60 m;
- Armadiature con ante scorrevoli;
- Portavaligie ad h 0,50 m da terra, con lo spazio sottostante vuoto;
- Letto: appoggiato al muro solo con la testiera, e libero sugli altri tre lati;
- Materasso ad h 0,50 m, per facilitare lo spostamento dei clienti con difficoltà motorie;
- La disponibilità di più cuscini e coperte facilita il comfort dei clienti;
- Scrivania con spazio libero sottostante h 0,75 m;
- Telefono con numeri grandi ed in rilievo;
- Telecomando di facile uso.



*Hotel Together Florence Inn Firenze*



Arredo EASY per camere d'hotel accessibili



Demo Design Emotion Hotel Rimini



Demo Design Emotion Hotel Rimini

## 11.20 Bagni interni alle camere

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4.1.6-8.1.6*

- Spazio di manovra  $\varnothing \geq 1,40$  m;
- Accostamento laterale a w.c. e bidet ( $\geq 1,00$  m), vasca ( $\geq 1,40 \times 0,80$  m), doccia, e frontale al lavabo ( $\geq 0,80$  m);
- Wc e bidet, meglio se sospesi: asse a distanza  $\geq 0,40$  m dalla parete laterale, bordo anteriore a  $\geq 0,75 - 0,80$  m dalla parete posteriore e  $0,40 \text{ m} \leq \text{altezza} \geq 0,50$  m dal pavimento;
- In prossimità del wc: corrimano ad h 0,80 m dal pavimento, a 5 cm dalla parete laterale e con  $\varnothing$  di 3 - 4 cm;
- Doccia: a pavimento, con sedile ribaltabile e doccia a telefono;
- Vasca: spazio libero 1,40 m lunghezza e 0,80 m profondità;
- Lavabo: piano superiore ad h 0,80 m dal pavimento, di tipo sospeso, a mensola, e non incassato in alcun mobile;
- Rubinetti: meglio se a leva;
- Campanello di emergenza vicino wc e vasca ( $1,10 \text{ m} \leq h \leq 1,30 \text{ m}$ );
- Meglio se porte scorrevoli o con apertura verso l'esterno.

### Indicazioni for all:

- Bagni sempre accessibili;
- Accessibilità "trasparente" e non "ospedalizzata": arredi e accessori non di tipo sanitario, ma confortevoli e piacevoli (colorati, accoglienti, moderni, etc.), percezione di sicurezza, ma desiderabilità dell'esperienza;
- **N.B. La normativa non definisce un particolare tipo di sanitari da installare in un bagno accessibile! Sanitari sospesi, ma non "dedicati";**
- Lavabo: con profondità 0,50 m, sifone incassato, per l'accostamento frontale delle persone in carrozzina, e con miscelatore a leva lunga o a fotocellula;
- Specchio  $h \leq 0,90$  m da terra e ampio;
- Asciugamani  $1,00 \text{ m} \leq h \leq 1,40$  m;
- Da preferire la scelta del box doccia invece della vasca da bagno, per evitare incidenti, ma con fondo antisdrucciolo, complanare al pavimento (pendenza 2% max per lo scolo dell'acqua), e con  $\geq 0,80$  m di spazio libero a lato per l'accostamento laterale;
- Contrasti cromatici per identificare le varie parti;
- Accessori: sedile per vasca (meglio se con braccioli asportabili) e/o sgabello per doccia, mensola porta shampoo, maniglione in vasca per alzarsi e in doccia per non scivolare, mensola per il lavabo, maniglioni/portasciugamano;
- Evitare accessori verticali a terra per non creare ostacoli al movimento;
- Interruttore luce vicino all'ingresso o rilevatore automatico di movimento.



# PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - Comune di Corteno Golgi

All. 01 -Relazione



*Hotel Together Florence Inn Firenze*



*Bagno accessibile Goman*



*Demo Design Emotion Hotel Rimini*

## 11.21 Balconi e terrazze

### Secondo la normativa:

*D.M.LL.PP. n. 236/89 artt. 4 e 8:*

- Profondità  $\geq 1,00$  m;
- Spazio di manovra:  $\varnothing \geq 1,40$  m;
- Parapetto: h 1,00 m, inattraversabile da una sfera di diametro di 0,10 m, parte opaca h  $\leq 60$  cm dal piano di calpestio.

### Indicazioni for all:

- Profondità  $\geq 1,50$  m;
- Superficie antisdrucchiolo (coeff. attrito  $> 0,40$ , con metodo del B.C.R.A).

## 11.22 Approfondimento sulle barriere percettive

### Disabilità visiva e sistema podotattile LOGES

La vigente normativa in materia sancisce che in tutti gli edifici e spazi pubblici di nuova realizzazione o in occasione del rifacimento di opere preesistenti (siano essi di natura pubblica o privata aperta al pubblico), debbano essere eliminate, oltre alle barriere fisiche, anche quelle percettive/sensoriali, che impediscono l'autonomia delle persone cieche e ipovedenti.

Dalla collaborazione scientifica tra *l'Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti (U.I.C.I.)* e *l'Associazione Disabili Visivi (A.D.V.)* e con il supporto operativo di partner industriali per l'applicazione sperimentale dei risultati di ricerca, nasce il **SISTEMA LOGES EVOLUTION**, un percorso tattile che ha l'obiettivo di abbattere le difficoltà di fruibilità e vivibilità degli spazi favorendo così la mobilità delle persone con difficoltà visive e rappresenta di fatto la soluzione più utilizzata per rendere l'ambiente fruibile in autonomia e sicurezza da parte delle persone con disabilità visiva.

**LOGES** è un acronimo che significa "**Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza**", ovvero un sistema costituito da superfici dotate di rilievi studiati per essere percepiti sotto i piedi e visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti e a ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo", come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. n. 503/1996, D.M. n. 236/1989).

In concreto, gli interventi concernono l'installazione degli appositi codici tattili del sistema LOGES-VET-EVOLUTION (LVE), l'unico sistema omologato dalle associazioni di categoria come rispondente alla prescrizione del D.P.R.503/1996. **Si tratta di piastrelle di PVC, di agglomerato cementizio o di gres, la cui superficie presenta segni in rilievo percepibili dalla pianta del piede**, e codificati in modo da comunicare per via tattile le informazioni utili al corretto orientamento nello spazio (ad esempio, strisce in rilievo continue e parallele alla direzione di marcia indicano un percorso rettilineo, sfere in rilievo disposte in file trasversali al senso di marcia indicano un arresto o un ostacolo, etc.), corredabili inoltre, sfruttando appieno la tecnologia disponibile, da "TAG-RFID" che possono comunicare al disabile visivo, mediante messaggi vocali nel suo smartphone personale, informazioni sul luogo in cui si trova e sui servizi ivi presenti. Questi TAGS devono, qualora previsti, essere sovrapposti o inseriti nella pavimentazione, e possono segnalare la posizione degli attraversamenti pedonali e dei semafori acustici, delle fermate dei mezzi di trasporto e della direzione da tenere in piazzali e altre zone pedonali ampie in cui manchino indicazioni di altro tipo idonee a favorire l'orientamento di chi non vede.

**Il sistema LOGES fornisce informazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali:**

- il senso cinestesico e quello tattile plantare;
- il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco);
- l'udito;
- il contrasto visivo (per gli ipovedenti).

### I codici del sistema LOGES

Ad ogni elemento che lo compone, attraverso la variazione della forma, del colore e del disegno del rilievo, il sistema LOGES attribuisce un significato specifico e veicola in modo univoco al disabile l'informazione che intende trasmettere.

**Esistono due categorie di codici: un codice fondamentale o di primo livello e un codice di secondo livello.**

**I codici fondamentali o di primo livello sono due:**

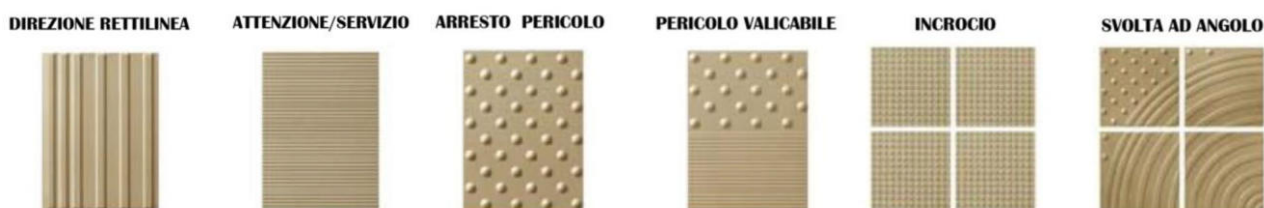
- quello di "Direzione rettilinea";
- quello di "Arresto/Pericolo".

Sono costituiti da due tipi di rilievo che per le loro peculiari caratteristiche sono sicuramente avvertibili anche attraverso la suola delle calzature. La loro riconoscibilità, però, non è legata alla trasmissione dell'impulso tattile attraverso la suola, bensì dal messaggio di presenza di un dislivello che perviene al cervello dell'utilizzatore tramite la reazione automatica da parte dei muscoli preposti alla deambulazione e all'equilibrio (senso cinestesico).

**I codici di secondo livello sono:**

- quello di "Attenzione/Servizio";
- quello di "Pericolo valicabile";

e sono riconoscibili attraverso la texture superficiale.



### Codici fondamentali o di primo livello

- **Codice di "Direzione rettilinea":** è costituito da una serie di scanalature parallele al senso di marcia. I cordoli che delimitano i canali hanno una larghezza ed un rilievo necessari e sufficienti per essere facilmente percepiti, senza peraltro costituire impedimento o disagio nella deambulazione. Il fondo dei canali è assolutamente liscio per consentire un migliore scivolamento alla punta del bastone bianco, mentre la parte alta dei cordoli è ruvida in funzione antisdrucchiolo. **La larghezza del percorso guidato o pista tattile è di 60 cm.**
- **Codice di "Arresto/Pericolo" (detto anche di "Pericolo non valicabile"):** è una **banda larga 40 cm** e lunga secondo le necessità, recante delle calotte sferiche poste in rilievo per circa 5 mm rispetto al piano dal quale si sollevano, disposte a reticolo diagonale. Tale altezza è necessaria affinché esse vengano sicuramente avvertite sotto i piedi e per rendere scomoda una prolungata permanenza sopra di esse. Questo segnale è internazionalmente usato anche per segnalare la zona di rispetto sul margine delle banchine ferroviarie o delle metropolitane e in questi casi la sua colorazione è gialla. Qualora si presentasse una situazione particolare in cui si ravvisa l'opportunità di marcare con maggiore evidenza il divieto di procedere oltre, sia per la particolare pericolosità che per la non prevedibilità del pericolo, sarà possibile aumentare la larghezza del

segnale a 60 o 80 cm o addirittura a marcare con le calotte sferiche una intera vasta zona di interdizione.

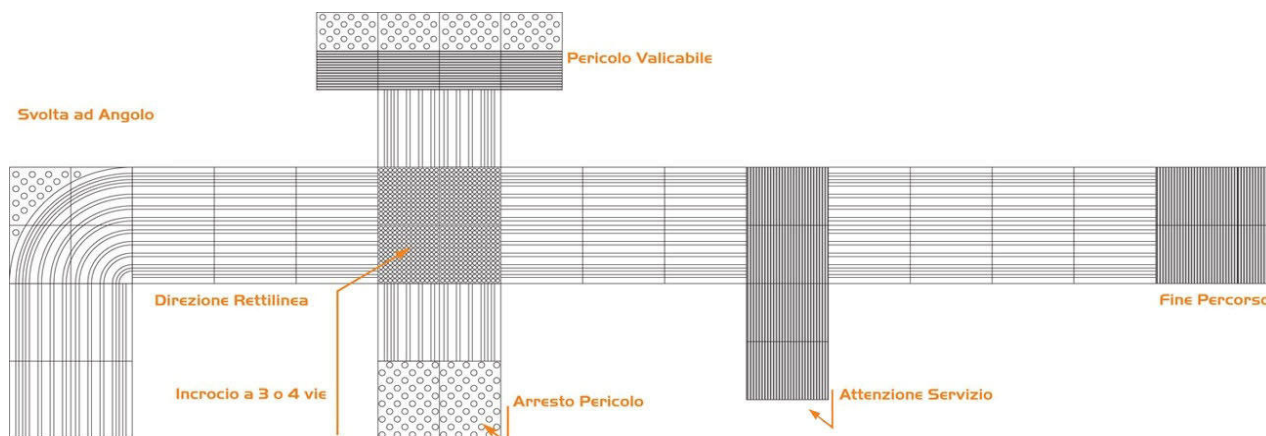
### Codici di secondo livello

- **Codice di “Attenzione/Servizio”:** serve a far prestare una generica attenzione o a segnalare la presenza di un servizio adiacente alla pista tattile. Esso ha ragione di essere impiegato soltanto quando sia inserito in un percorso guidato o pista tattile.

Se il Codice di “Attenzione/Servizio” ha lo scopo di segnalare la presenza di un oggetto di interesse (macchina oblitteratrice dei biglietti, mappa a rilievo, colonnina SOS, ecc.), è posto ad interrompere per 60 cm il percorso rettilineo e sporge di lato verso il servizio di cui si tratta. È costituito da una superficie fittamente righettata posta in senso perpendicolare rispetto alle scanalature del codice di Direzione rettilinea. Se la distanza che separa il percorso-guida dall’oggetto o dal servizio supera i 100/120 cm, sarà invece opportuno sostituire il codice di Attenzione/Servizio con un raccordo di Incrocio a “T” e con un percorso rettilineo che conduca fino all’oggetto o al servizio e che termini con un segnale di Attenzione/Servizio posto ai piedi dell’oggetto. Se però il servizio è costituito da una mappa a rilievo, la soluzione precedente va evitata, essendo particolarmente importante che la mappa sia il più possibile adiacente al percorso guidato. Quindi, tranne casi del tutto eccezionali, la mappa sarà sempre segnalata mediante il codice di Attenzione/Servizio che sbarra la pista tattile e giunge fino alla base della mappa, posta a non più di 100/120 cm.

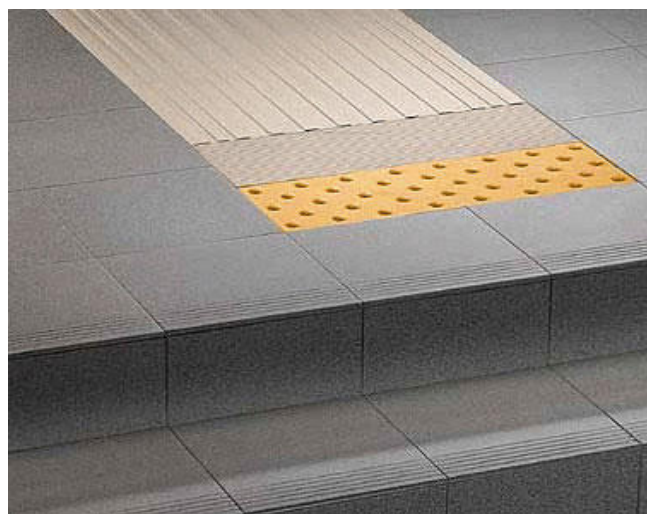
Quando il Codice di “Attenzione/Servizio” è utilizzato come segnale di inizio scale in salita, esso occuperà tutto il fronte delle scale per una larghezza di 20 cm. Quando si vuole segnalare soltanto l’opportunità di prestare attenzione e quindi, ad esempio, si vuole suggerire di rallentare la marcia (come di fronte a porte, specie se ad apertura automatica), questo codice sarà inserito nel percorso rettilineo per una lunghezza di 40 cm e per la larghezza della luce della porta.

- **Codice di “Pericolo valicabile”:** è costituito dalla combinazione di due codici. Da una parte una striscia di codice di “Attenzione” di 20 cm, seguita immediatamente da una striscia di codice di “Arresto/Pericolo”, anch’essa di 20 cm. Si pone a protezione di una zona che deve essere impegnata con molta cautela come un attraversamento pedonale o una scalinata in discesa. Il codice di Pericolo valicabile può anche essere installato al di fuori di una pista tattile e in questo caso, per maggiore sicurezza, è opportuno ripetere il segnale 2 volte di seguito.





Es. Trento più accessibile



Particolare attenzione deve essere garantita sia nel caso dei **marciapiedi** che dell'ambiente urbano in genere, senza dimenticare però gli **edifici pubblici o privati aperti al pubblico**, nei quali è possibile risolvere il problema col semplice incollaggio sul pavimento esistente di apposite piastre di materiale plastico conformi al linguaggio standard LVE.

**Vanno considerati in particolare gli attraversamenti pedonali e soprattutto gli scivoli o rampe di raccordo**, doverosamente realizzati per favorire gli spostamenti dei disabili motori; essi infatti, in mancanza della necessaria segnalazione tattile di "pericolo valicabile", costituiscono una grave insidia per l'incolumità dei disabili visivi, i quali possono venirsi a trovare, senza accorgersene, nella carreggiata stradale.

Poiché l'eliminazione delle barriere percettive riguarda sia i ciechi che gli ipovedenti, il sistema LOGES prevede che **gli elementi tattili siano anche contrastati cromaticamente** con il pavimento

circostante (all'interno di un edificio) o con la pavimentazione stradale (in spazi pubblici esterni) secondo coefficienti di luminanza (contrasto chiaro-scuro) predefiniti.

### Percorsi guidati per persone con disabilità visiva

Per realizzare un **percorso guidato per persone con disabilità visiva**, oltre alle pavimentazioni speciali in codice LOGES, è importante prevedere anche alcuni elementi complementari, come **dispositivi acustici, segnali tattili e mappe a rilievo**.

*(Rif. 11.1 Comunicazione e orientamento > Segnaletica e mappe tattili)*

La sola presenza di una pista tattile, con le sue varie diramazioni, non consentirebbe al non vedente di raggiungere le destinazioni desiderate, se non avesse la possibilità di **esplorare una mappa a rilievo** che rappresenti lo sviluppo delle piste tattili e la cui legenda gli consenta di individuare gli elementi o edifici che lo interessano. D'altra parte, una mappa a rilievo la cui collocazione non fosse indicata mediante l'apposito codice di Attenzione/Servizio inserito all'interno di una pista tattile, non potrebbe in alcun modo essere trovata da una persona con disabilità visiva.

Non va poi dimenticato l'**obbligo di dotare tutti gli impianti semaforici di nuova installazione o di sostituzione, dei dispositivi acustici** conformi alla norma C.E.I. 214-7 e omologati dal competente Ministero. L'attivazione del dispositivo acustico deve avvenire mediante pulsante posto sul palo semaforico, la cui localizzazione da parte dei non vedenti è possibile solo mediante la pista tattile, con l'apposito codice rettilineo, che deve condurre accanto al palo stesso.

### Disabilità uditiva e Lingua Italiana dei Segni

Le normative in materia di barriere sensoriali per non udenti sono molto scarse, ed anche la manualistica indica spesso **soluzioni limitate alla sfera della comunicazione**, prevedendo al più la presenza di interpreti dei linguaggi dei GESTI (LIS, Lingua Italiana dei Segni) e l'installazione di **avvisatori luminosi per la segnalazione di fonti di pericolo**. Questo approccio, comunque irrinunciabile, dovrebbe essere integrato da una serie di accorgimenti progettuali ed organizzativi in grado di **massimizzare l'autonomia della persona non udente anche nello spazio pubblico**, che può costituire un'insidia pericolosa, a causa della mancata segnalazione di suoni e rumori che sopraggiungono all'istante. A tal fine, **va stimolato il canale visivo nella percezione degli spazi** con ogni ausilio, principalmente mediante **illuminazione e segnaletica**.

La **Lingua Italiana dei Segni - LIS** è una lingua naturale veicolata attraverso il canale visivo-gestuale, utilizzata nel territorio italiano da parte delle persone non udenti.

Il canale di informazione di ogni lingua dei segni può essere scomposto in quattro componenti essenziali quali:

- CONFIGURAZIONE: forma della mano,
- LUOGO: spazio dove si esegue il segno,
- MOVIMENTO: caratteristiche del movimento eseguito per formulare un segno,
- ORIENTAMENTO: riferito a una linea ideale perpendicolare al palmo della mano, che indica la posizione della mano.

Un altro parametro funzionale sono le COMPONENTI NON MANUALI: sono essenziali in molti segni anche se non sempre presenti.

Si possono esprimere con:

- CAPO
- SOPRACCIGLIA, FRONTE
- OCCHI
- GUANCE
- NASO
- LABBRA, DENTI, LINGUA
- SPALLA

Quando si compone un segno si saldano insieme i cinque elementi.

### La situazione in Valle Camonica

**In Valle Camonica, per quanto riguarda lo spazio pubblico, pochi sono stati ad oggi gli interventi concreti mirati all'abbattimento delle barriere percettive, anche mediante l'utilizzo degli strumenti di fruizione sopra enunciati.**

Ad esempio, la pavimentazione LOGES è stata recentemente utilizzata solo negli ambiti di pertinenza delle **stazioni ferroviarie della linea Brescia - Iseo – Edolo**.

Mentre **pannelli e mappe tattili** sono stati utilizzati in alcuni interventi di fruizione ampliata del Sito Unesco 94: ad esempio nel *Parco Archeologico Comunale di Seradina-Bedolina* a Capo di Ponte e nell'Area di Sottolaiolo a Paspardo, sito nella *Riserva Naturale delle Incisioni Rupestri di Ceto, Cimbergo e Paspardo*.

**Anche nel territorio del Comune di Corteno Golgi non risultano utilizzati ed installati tali dispositivi.**

**Ne consegue che il lavoro per riconoscere i diritti delle persone con disabilità visiva - i non vedenti e gli ipovedenti - sia quasi totalmente da realizzare, partendo da zero.**

**Per questo è importante l'apporto del PEBA come strumento di segnalazione, mappatura e pianificazione degli interventi risolutivi.**



*“La cattiva progettazione avviene perché la gente non pensa.  
Bisogna progettare per un fruitore ignoto.”  
Arch. Achille Castiglioni*