



COMUNE  
di VIONE  
Provincia di Brescia

# PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE PEBA

*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)*

A01

Relazione tecnica e stima costi

---

Luglio 2023

---

## PROGETTISTI

### **Pian. Fabio Maffezzoni**

Pianificatore Territoriale iscritto all'albo degli Architetti Pianificatori  
Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Brescia al n. 2347

### **Pian. Fabrizio Franceschini**

Pianificatore Territoriale iscritto all'albo degli Architetti Pianificatori  
Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Brescia al n. 2345



### **Urbanistica & Servizi**

Home Page [www.urbanisticaeservizi.com](http://www.urbanisticaeservizi.com)  
e-mail [info@urbanisticaeservizi.com](mailto:info@urbanisticaeservizi.com)

## COLLABORATORE

### **Pian. Mariaemma Sala**

Pianificatore Territoriale e Architetto Junior, iscritta all'albo degli  
Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di  
Brescia al n. 3685

---

Il Sindaco  
Mauro Testini

---

---



<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>1</b>
<b>2. FINALITÀ E OBIETTIVI DEL PIANO</b> .....	<b>4</b>
2.1. OBIETTIVI GENERALI.....	4
2.2. OBIETTIVI SPECIFICI.....	7
<b>3. RIFERIMENTI NORMATIVI</b> .....	<b>8</b>
3.1. NORMATIVA SPECIFICA PER I PEBA .....	8
3.2. NORMATIVA PER LA PROGETTAZIONE ACCESSIBILE .....	8
<b>4. CARATTERISTICHE DEL PIANO</b> .....	<b>12</b>
4.1. UN PIANO PER UN AMBIENTE ACCESSIBILE, USABILE E INCLUSIVO .....	12
4.2. UN PIANO CONDIVISO E PARTECIPATO .....	13
4.3. UN PIANO INTERDISCIPLINARE E INTEGRATO.....	14
<b>5. FASI DEL PIANO E DEFINIZIONE DI STRUMENTI E MODALITÀ ESECUTIVE</b> .....	<b>16</b>
5.1. FASE PRELIMINARE: COSTRUZIONE STRUMENTI E PROCESSO.....	16
5.2. FASE A: DOCUMENTO D'INDIRIZZO - STRATEGIE E OBIETTIVI .....	17
5.3. FASE B: DOCUMENTO DI ANALISI CRITICITÀ DI SPAZI/EDIFICI E INDIVIDUAZIONE DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI .....	18
5.4. FASE C: ELABORAZIONE LINEE D'INTERVENTO DEL PIANO E PROGRAMMAZIONE PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI.....	18
5.5. FASE FINALE: PRESENTAZIONE DEL PIANO ALLA CITTADINANZA E SUA ADOZIONE-ATTUAZIONE.....	19
<b>6. ANALISI DEI DATI</b> .....	<b>20</b>
<b>7. AMBITO DI APPLICAZIONE DEL PIANO</b> .....	<b>26</b>
<b>8. TEMI PROGETTUALI STRATEGICI E PRIORITARI</b> .....	<b>27</b>
<b>9. DESCRIZIONE PEBA</b> .....	<b>28</b>
<b>10. AZIONI PER COSTRUIRE L'ACCESSIBILITÀ</b> .....	<b>43</b>
10.1. INDICAZIONI PER LA MOBILITÀ DOLCE.....	43

## 1. Premessa

Il Comune di Vione 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

Il 23 novembre 2021 Regione Lombardia (Delibera di Giunta Regionale n. XI/5555 del 23/11/2021) ha approvato le nuove *Linee guida regionali per la redazione dei Piani per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale PEBA*.

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.

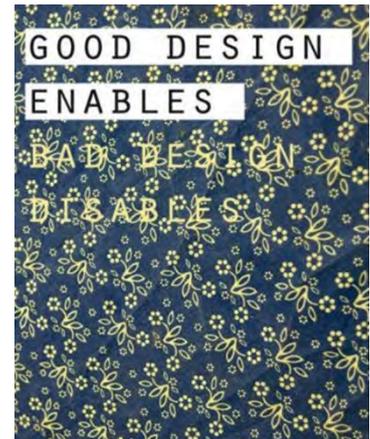
### Il concetto di individuo

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

*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. (tratto da ICF - Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute)*



## Il buon progetto abilita.

## Il cattivo progetto disabilita

*(Paul Hogan, presidente emerito di EIDD, Design for All Europe)*

La **Convenzione ONU** afferma che la disabilità non è una caratteristica o una condizione della persona, ma la conseguenza dell'interazione tra quella persona e un ambiente sfavorevole sia esso fisico che sociale. **Overo, 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

Oggi si sopravvive a malattie e infortuni e si convive con la disabilità come mai prima.

La popolazione anziana è in progressivo aumento e proporzionale alle nuove prospettive di vita (+100.000.000 in Europa!)

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, ma anche un declino delle capacità, significa più tempo libero, ma anche meno tolleranza alle situazioni che richiedono particolari abilità o grandi difficoltà.

È "fisiologico" essere neonati, bambini, poi crescere e invecchiare e quindi poter divenire persone con disabilità. Fa parte del naturale processo della vita.

### 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**.

## 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.



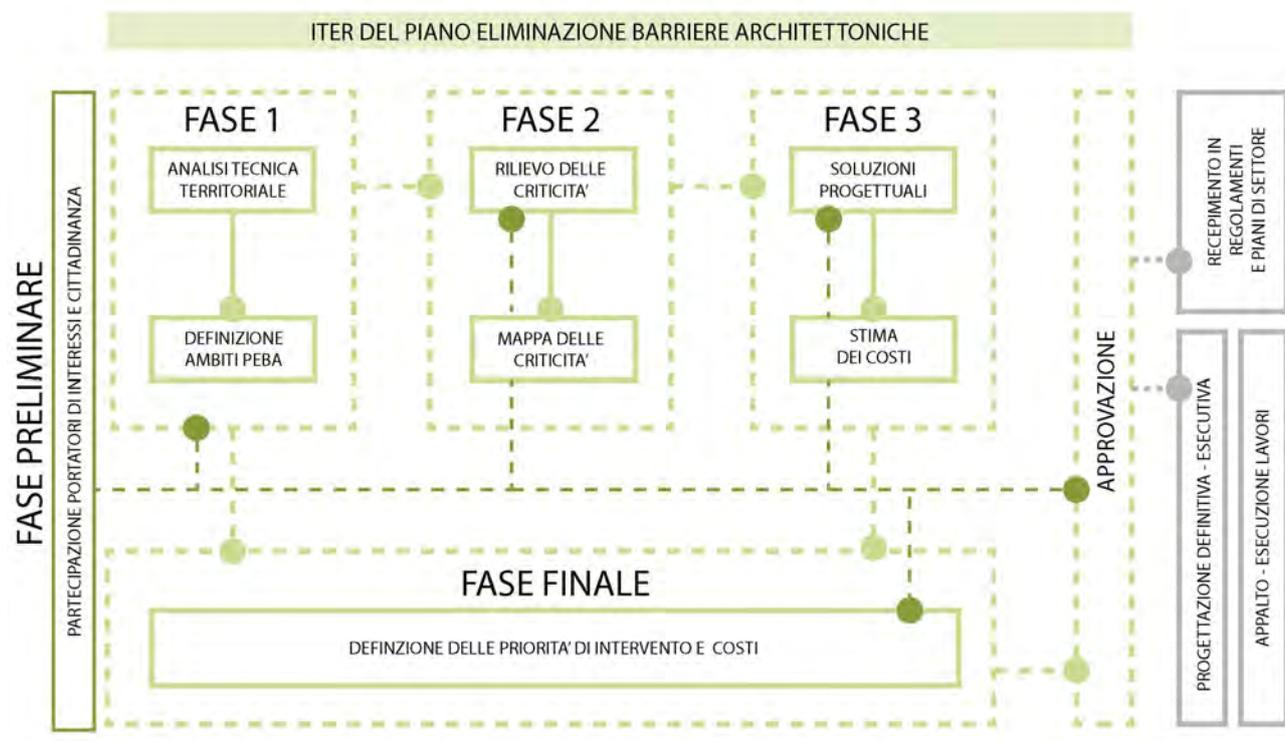
**OBIETTIVO DEL PEBA** è migliorare e facilitare la **QUALITÀ DELLA VITA** di **tutta la COMUNITÀ**, ovvero, di **TUTTE LE PERSONE** che la compongono: mamme e papà con bambini, donne in gravidanza, persone anziane con ridotta mobilità/vista/udito, persone obese, persone che vivono temporanee o permanenti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

(con stampelle, bastone, carrozzina, passeggino), vista e udito carenti, etc.

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**.



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



Schema dell'iter di redazione del Peba e delle sue modalità attuative. Lo schema rappresenta la quattro fasi dedicate a 1) analisi tecnica del contesto territoriale 2) rilievo digitale sul campo delle criticità e mappatura georeferenziata 3) elaborazione delle soluzioni progettuali e stima dei costi 4) priorità e programmazione. La successiva attuazione del Peba implica l'affidamento di incarichi di progettazione definitiva ed esecutiva e/o l'interazione con regolamenti o altri strumenti di pianificazione.

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**:

- 1. Città per tutti:** come già esplicitato nelle pagine precedenti;
- 2. 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.

- 3. 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 Vione persegue inoltre i seguenti **Obiettivi specifici**, condivisi con l'Ambito di consultazione permanente sull'accessibilità nominato in fase di avvio del procedimento:

- **Rendere accessibili, in via prioritaria gli edifici di proprietà comunale.**
- **Rendere accessibili, in via prioritaria i principali spazi aperti pubblici di connessione tra i servizi principali.**

### 3. Riferimenti normativi

Il PEBA del Comune di Vione si sviluppa facendo riferimento alla seguente normativa.

#### 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'istallazione 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 (PEBA)*.

#### 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 intellettiva; introduce il principio dell'**accomodamento ragionevole**, che consente in casi particolari - come in presenza di vincoli strutturali, storico-architettonici o geo-morfologici - 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 Vione 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.* (Dichiarazione di Stoccolma EIDD© Appr. EIDD AGM 9.5.2004).

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, **umentando 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;
- **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 Vione 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**.

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

- informare i cittadini, i visitatori e i turisti di Vione 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.

#### 4.3. Un Piano interdisciplinare e integrato

Il **PEBA del Comune di Vione** 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 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) 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 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.

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

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>Formalizzato con <b>deliberazione della Giunta dell'Unione n. 41 del 14/09/2023</b>.</li> <li>L'<b>Ambito</b> 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>dovrà includere una specifica competenza sul tema dell'accessibilità</b> e il referente <i>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.</li> </ul>
Individuazione dell' <i>Ambito di coordinamento e riferimento tecnico per l'Accessibilità</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formalizzato con <b>deliberazione della Giunta dell'Unione n. 41 del 14/09/2023</b>.</li> <li>Una <b>figura interna</b> all'amministrazione, formata sul tema. Ha il compito di <b>sensibilizzare</b> e implementare in tutti gli assessorati, azioni, progetti e</li> </ul>

	politiche accessibili-inclusive. Dovrà essere coordinato con chi definisce e realizza le azioni di comunicazione e divulgazione alla cittadinanza del Piano e delle progettualità sul tema accessibilità.
<b>Azioni preliminari per costruire l'Accessibilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniziative di <b>sensibilizzazione della popolazione</b>, mediante: <ul style="list-style-type: none"> <li>- indirizzo mail e/o modulo di segnalazione, attraverso il quale ogni abitante e/o turista può segnalare l'esistenza di una barriera sul territorio, anche per mezzo di fotografie,</li> <li>- news da divulgare 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>• 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

La presente relazione assume i contenuti del DOCUMENTO DI INDIRIZZO definendo la strategia, gli obiettivi, il processo operativo e l'ambito di applicazione del PEBA.

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
Ambito di applicazione del Piano	Edifici comunali a destinazione pubblica. I principali spazi pubblici di connessione con i principali edifici pubblici.

### 5.3. Fase B: Documento di Analisi criticità di spazi/edifici e individuazione delle soluzioni progettuali

Diagnosi dell'accessibilità degli spazi e del patrimonio edilizio di proprietà comunale, rilevando e analizzando puntualmente ostacoli, criticità e barriere (architettoniche, visive, uditive, comunicative, intellettive, ecc.) e contestuale elenco delle azioni risolutive indispensabili per raggiungere l'obiettivo dell'accessibilità degli spazi/edifici pubblici.

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
a) Schede tecniche per la DIAGNOSI dell'ACCESSIBILITÀ di ogni spazio/edificio pubblico o di interesse pubblico e AZIONI RISOLUTIVE indispensabili	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rilievo georeferenziato mediante <i>check list</i> ostacoli, criticità, barriere (architettoniche, visive, uditive, comunicative, intellettive);</li> <li>• rilievo tramite fotografie dello <b>stato di fatto</b>;</li> <li>• contestuale elaborazione di un elenco delle azioni risolutive ritenute indispensabili per raggiungere l'obiettivo dell'accessibilità degli spazi/edifici pubblici.</li> </ul>

### 5.4. Fase C: Elaborazione linee d'intervento del piano e programmazione priorità degli interventi

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
a) Analisi ed elaborazione dei dati rilevati	<p>Articolazione in:</p> <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) Elaborazione (eventuale) di schede progettuali esecutive per soluzioni specifiche	Schedatura per progetti specifici di riqualificazione, al fine di risolvere situazioni particolarmente problematiche, oppure per introdurre nuovi percorsi e spazi pubblici accessibili.
c) Programmazione delle priorità degli interventi	Criteri per individuare le priorità, anche in relazione alle risorse disponibili, e calendarizzazione degli interventi.

### 5.5. Fase finale: Presentazione del piano alla cittadinanza e sua adozione-attuazione

L'ultima fase prevista è focalizzata sul presentare il Piano alla Cittadinanza attraverso incontri pubblici e utilizzando inoltre anche il portale internet del Comune.

ATTIVITÀ	DESCRIZIONE
a) Iter di approvazione del Piano	Il piano è approvato con delibera di Giunta Comunale.
b) Presentazione del piano alla popolazione	Presentazione del piano alla popolazione, mediante: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. organizzazione di <b>incontri pubblici</b> o analoghe modalità online in forma sincrona o asincrona;</li> <li>2. <b>news da divulgare attraverso i mezzi di comunicazione del comune;</b></li> </ol>
c) Registro telematico regionale dei PEBA	Pubblicazione del Piano sul "Registro Telematico Regionale dei PEBA", consultabile anche dai cittadini.
d) Strumenti di monitoraggio e aggiornamento del Piano	Configurazione di strumenti e modalità efficaci per monitorare, gestire e aggiornare il Piano adottato e approvato. Definizione di strumenti di <b>monitoraggio con cadenza periodica</b> , da presentare nei diversi ambiti di coordinamento interni ed esterni definiti dal Piano. 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.
e) Realizzazione degli interventi previsti dal Piano	Realizzazione degli interventi previsti dal Piano, inseriti nella programmazione triennale dei LL PP dell'Amministrazione.

## 6. Analisi dei dati

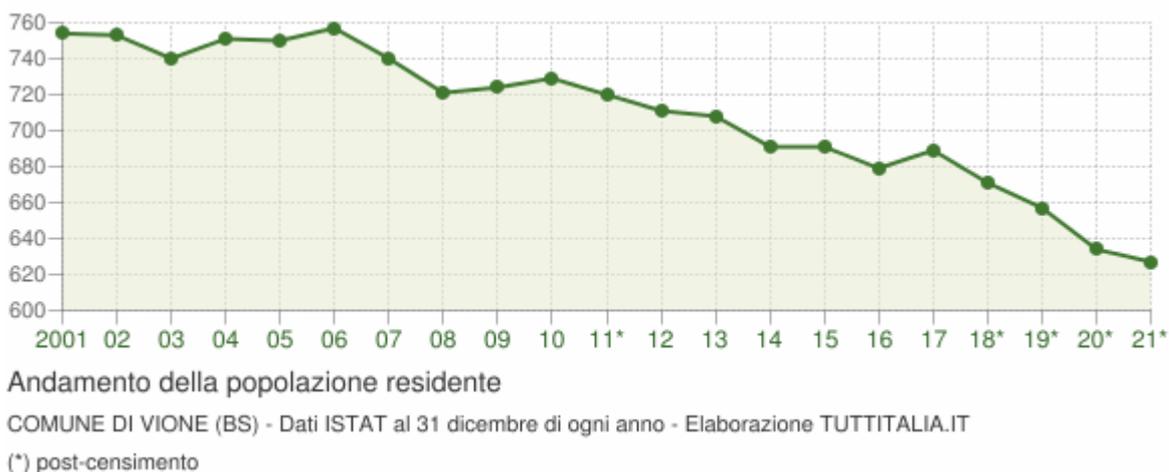
### Dati dei cittadini

Grafici e statistiche demografiche da: TUTTITALIA.it su dati ISTAT.

#### Residenti per Comune (1861-2021)



#### Residenti per Comune (2001-2021)

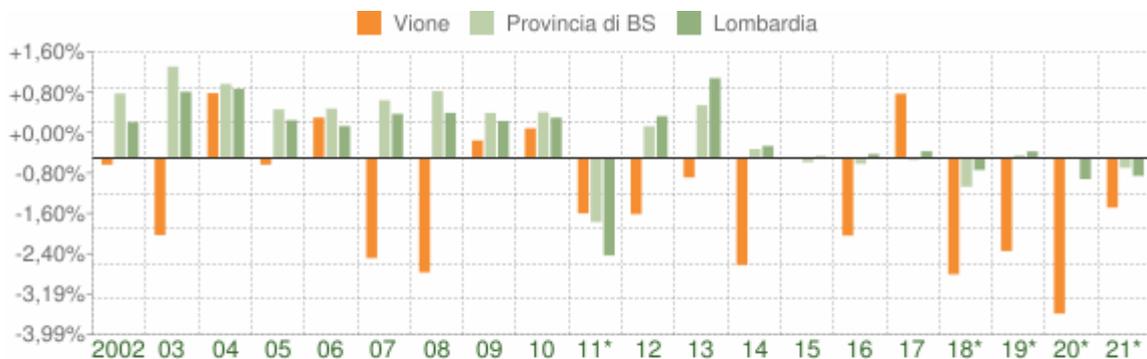


Vione: popolazione residente al 31 dicembre 2021: 627

Vione registra un calo della popolazione residente nell'ultimo ventennio (di 82 abitanti).

### Variazione percentuale della popolazione (2002-2021)

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



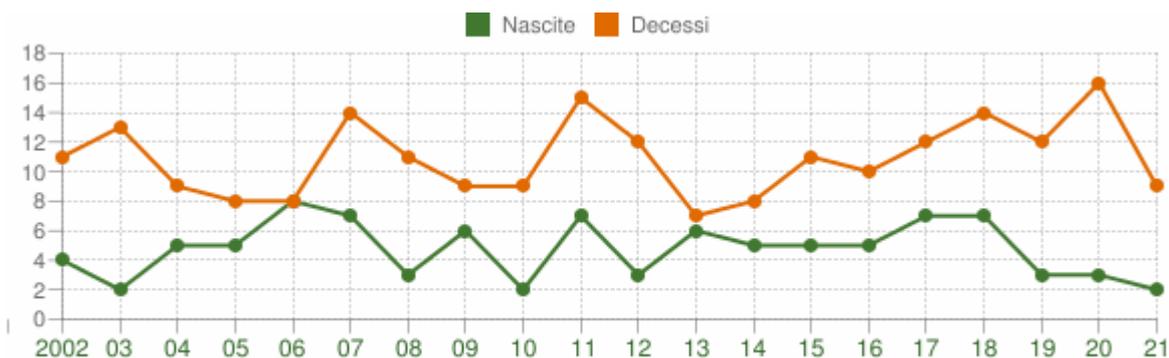
Variazione percentuale della popolazione

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

(\*) post-censimento

### Movimento naturale della popolazione

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.



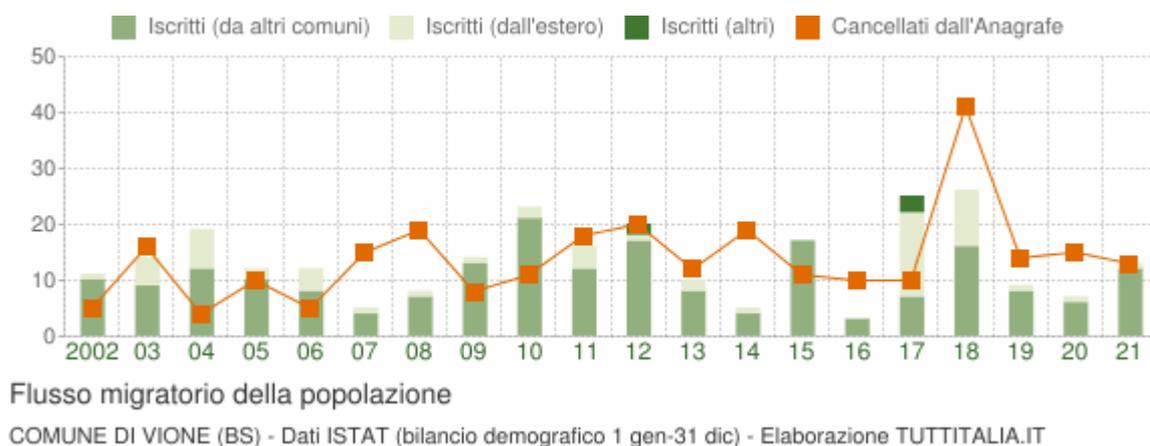
Movimento naturale della popolazione

COMUNE DI VIONE (BS) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

## Flusso migratorio della popolazione

Il grafico in basso visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Vione negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe del comune.

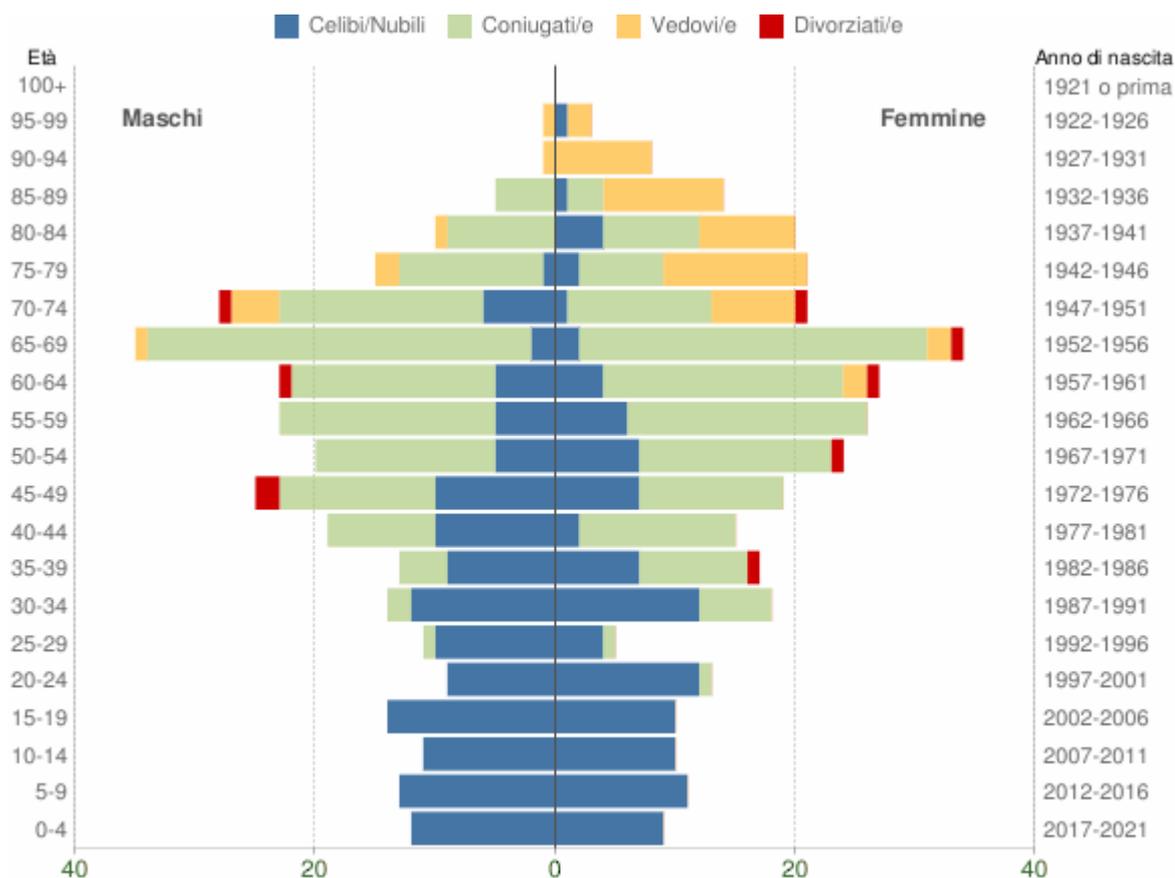
Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative).



## Popolazione per età, sesso e stato civile 2022

Il grafico in basso, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Vione per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2022. I dati tengono conto dei risultati del Censimento permanente della popolazione.

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 - 2022

COMUNE DI VIONE (BS) - Dati ISTAT 1° gennaio 2022 - 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.

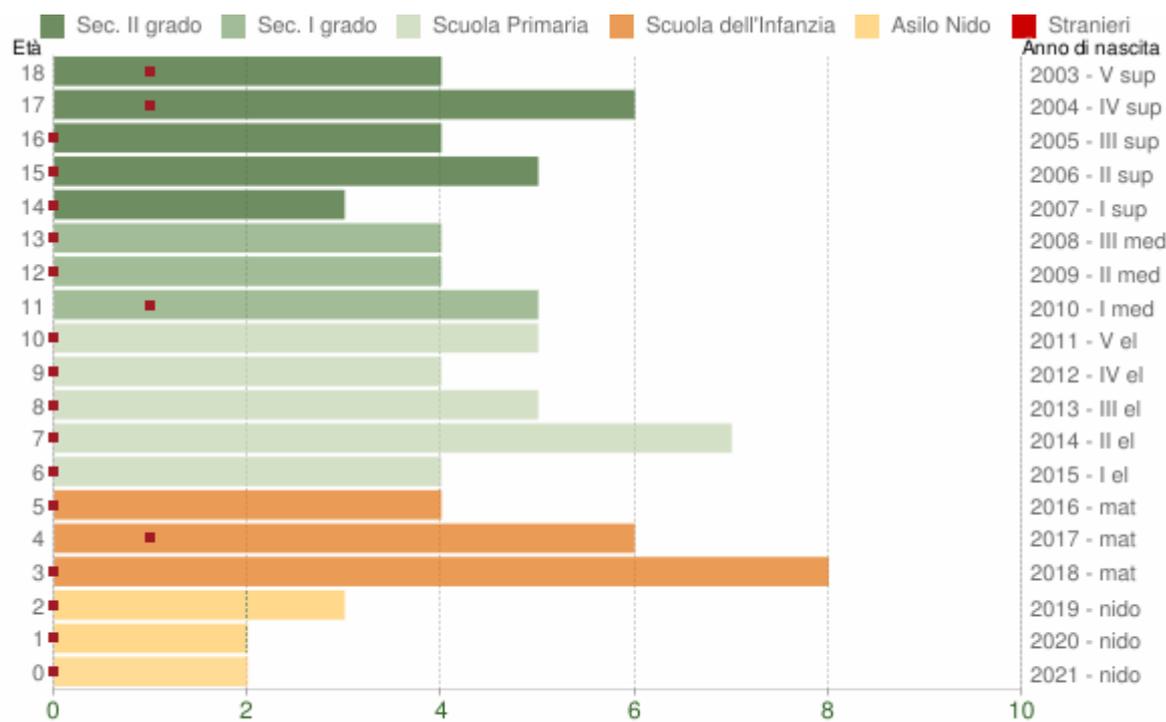
In Italia ha avuto la forma simile ad una piramide fino agli anni '60, cioè fino agli anni del boom demografico.

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'.

### Popolazione per classi di età scolastica 2022

Distribuzione della popolazione di Vione per classi di età da 0 a 18 anni al 1° gennaio 2022. I dati tengono conto dei risultati del Censimento permanente della popolazione. Elaborazioni su dati ISTAT.

Il grafico in basso riporta la potenziale utenza per l'anno scolastico 2022/2023 le scuole di Vione, evidenziando con colori diversi i differenti cicli scolastici (asilo nido, scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di I e II grado) e gli individui con cittadinanza straniera.



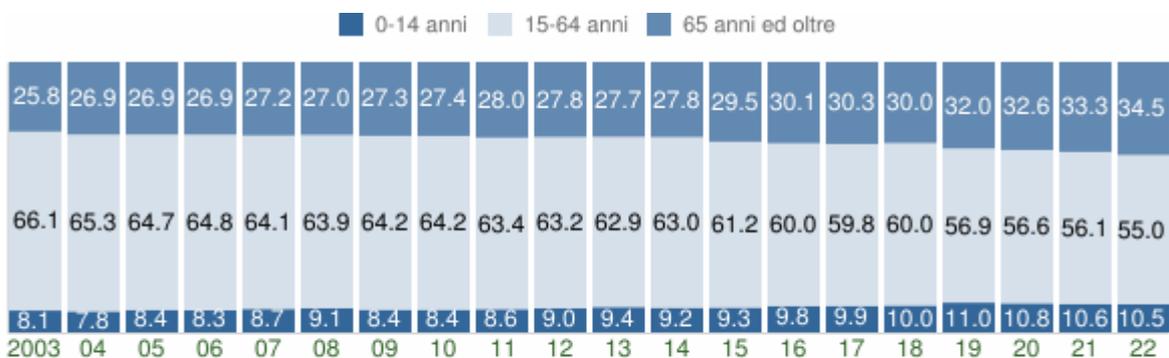
Popolazione per età scolastica - 2022

COMUNE DI VIONE (BS) - Dati ISTAT 1° gennaio 2022 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

### Struttura della popolazione dal 2002 al 2022

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

Lo studio di tali rapporti è importante per valutare alcuni impatti sul sistema sociale, ad esempio sul sistema lavorativo o su quello sanitario.



Struttura per età della popolazione (valori %) - ultimi 20 anni

COMUNE DI VIONE (BS) - Dati ISTAT al 1° gennaio di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT



## 7. Ambito di applicazione del Piano

L'**ambito oggetto del PEBA del Comune di Vione** è riferito alla principale zona di interazione tra gli edifici pubblici e/o di interesse pubblico e i relativi spazi pubblici.

Tale ambito è **verificato ed integrato con i contributi provenienti dall'Ambito di consultazione permanente** sull'Accessibilità e dai **cittadini** attraverso le modalità previste di partecipazione.

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

- **Spazi e percorsi pubblici pedonali** (parcheggi, percorsi pedonali, piazze, parchi gioco, aree verdi, attraversamenti pedonali, fermate del trasporto pubblico locale)
- **Edifici comunali a destinazione pubblica**

Tali elementi sono stati analizzati attraverso sopralluoghi dedicati sul territorio comunale, realizzati tra luglio e agosto 2023, per permettere l'individuazione di aree che devono essere sottoposte a progetto o a interventi mirati per migliorare l'accessibilità.

L'elenco degli **elementi analizzati** è stato articolato in:

- Edifici comunali a destinazione pubblica;
- Spazi aperti pubblici o di interessi pubblici;
- Percorsi pedonali;

È stata effettuata una schedatura consultabile negli allegati A02a "Schede connessioni e aree esterne" e A02b "Schede degli edifici di proprietà comunale" composta dalle schede di valutazione dell'accessibilità degli elementi stessi. La catalogazione rispecchia quanto rappresentato dalle tavole T02 e T03 che descrivono quanto rilevato in loco.

## 8. Temi progettuali strategici e prioritari

Diversi criteri concorrono a definire i temi progettuali strategici e prioritari per il PEBA di Vione. Di seguito i principali:

- Rendere accessibile i principali percorsi pedonali esistenti.
- Rendere accessibile i principali parchi pubblici e le aree giochi comunali.
- Rendere accessibile gli edifici pubblici comunali.
- Rendere accessibili gli spazi pubblici di connessione tra i principali elementi di interesse pubblico.

## 9. Descrizione PEBA

Il PEBA del Comune di Vione è stato costruito con la collaborazione dell'Amministrazione Comunale, dell'Ufficio Tecnico comunale, dei contributi provenienti dall'Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità e da parte dei cittadini.

**Viene di seguito descritto, per fasi, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.**

### **Fase A: Documento d'indirizzo - strategie e obiettivi (Riferimento T01)**

La prima fase è finalizzata alla mappatura degli elementi in seguito descritti ed è stata fondamentale per produrre il materiale sulla quale si sono poi effettuati i rilievi, che rappresentano invece la seconda fase, la fase operativa, della metodologia.

Appurati **l'iter procedurale del Piano, obiettivi, fasi, relativi tempi e contenuti**, sono state **condivise le strategie perseguite dal Comune** in merito ai progetti su edifici, spazi e servizi pubblici in corso e in previsione, oltre alle **aree, edifici ed itinerari su cui focalizzarsi** per la loro valenza turistica, culturale, commerciale, o in funzione dell'interesse pubblico o per intercettare il maggior numero di persone con esigenze specifiche.

Nello specifico, per quanto riguarda la **metodologia di selezione degli spazi e edifici pubblici oggetto del PEBA:**

- **per GLI SPAZI URBANI:**

considerate le dimensioni del Comune di Vione e l'estensione della sua rete stradale, è risultato indispensabile selezionare l'oggetto dell'analisi e della proposta di intervento, al fine di contenere i tempi e i costi dell'analisi, coerentemente con i tempi e le risorse disponibili sia in fase progettuale, sia in fase realizzativa.

- **per GLI EDIFICI DI COMPETENZA COMUNALE:**

considerato il numero e la complessità degli edifici di competenza del Comune di Vione, è stato ritenuto opportuno evitare il rilievo geometrico degli immobili, che non sarebbe compatibile con i tempi e le risorse disponibili. Si è proceduto pertanto con una valutazione puntuale delle criticità, utile a fornire un quadro complessivo del livello di accessibilità degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico.

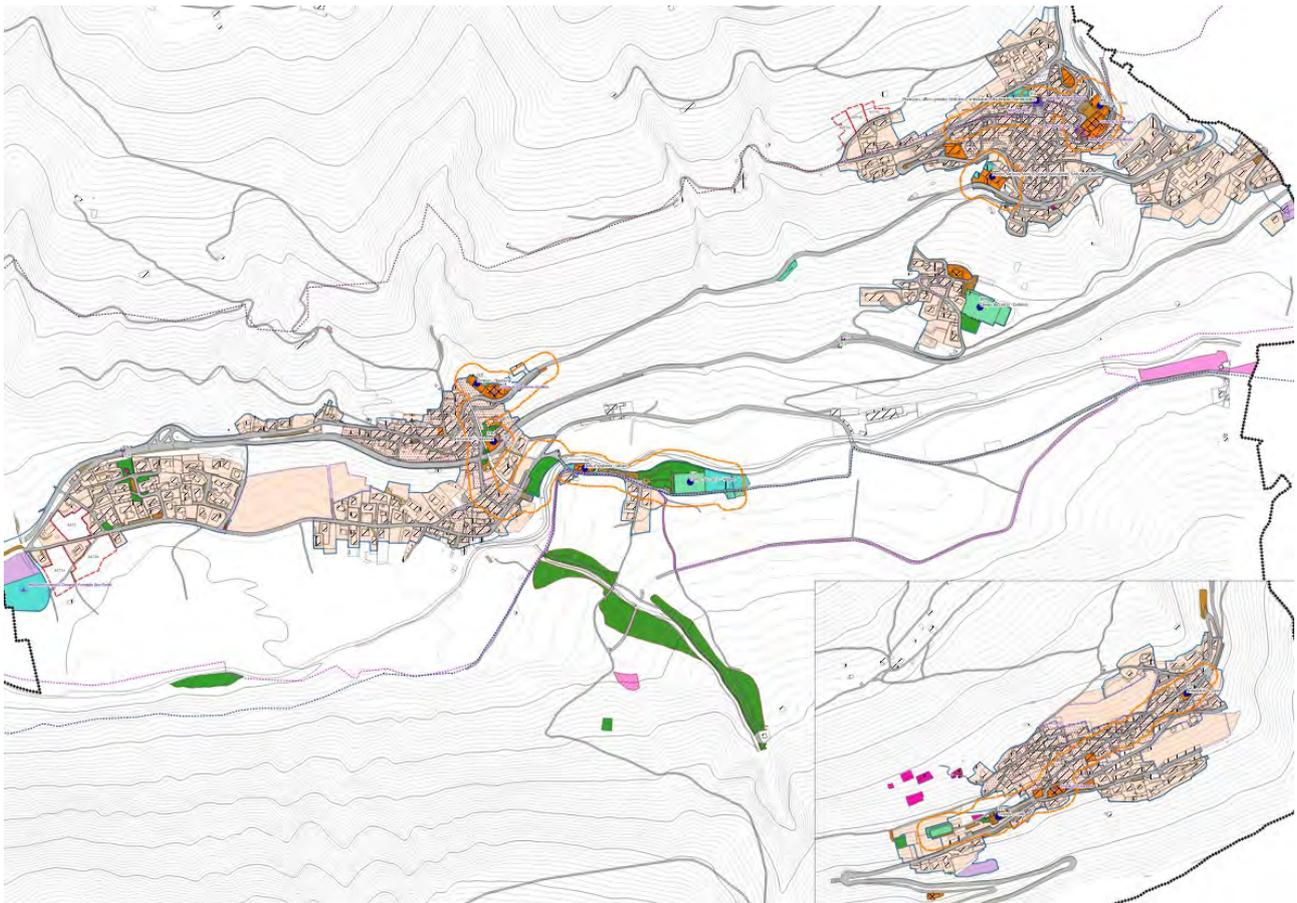
### Analisi del contesto e individuazione dell'ambito di riferimento

Sulla base dello strumento urbanistico vigente PGT è stata effettuata un'analisi del contesto di riferimento individuando e mappando:

- a. **Sistema viario** che sarà la trama di base su cui si sviluppa l'analisi poiché elemento fondamentale per la distribuzione stradale e ciclopedonale differenziata per tipo di traffico (veicolare, mista secondaria, dolce);
- b. I **sistemi del tessuto urbano**, tenendo in considerazione le aree residenziali e i servizi. Sono stati esclusi i sistemi agricoli e produttivi in quanto non rappresentano solitamente elementi di base per la struttura del PEBA in quanto relativi generalmente al circuito fruitivo esteso;
- c. **Individuazione degli elementi puntuali** (edifici) **ed areali** (spazi aperti) appartenenti alle funzioni di natura pubblica o privata della fruizione quotidiana quali sedi amministrative, sedi di fruizione sociali, spazi aperti, strutture sportive, istituti privati, servizi economici, sociali o sanitari;

Il comune di Vione è caratterizzato dalla presenza di un'ampia residenziale articolata in tre diversi nuclei due dei quali a distanza dalla Strada Statale 42, ovvero Vione Comune e la frazione di Cané, a nord del centro, e Stadolina che si sviluppa invece in prossimità della SS42.

Le aree di interesse collettivo sono localizzate in tutti e tre i nuclei e di conseguenza l'area selezionata per lo sviluppo del PEBA è la seguente.



Estratto T01

**Fase B: Documento di Analisi criticità di spazi-edifici e individuazione soluzioni progettuali (Riferimenti T02 e A02)**

La fase B, fase operativa, è rappresentata dal rilievo finalizzato ad analizzare eventuali criticità relative alla fruizione di quanto messo in evidenza nella fase ricognitiva. Il rilievo è stato strutturato sulla verifica di alcuni parametri categorizzati attraverso una specifica scheda, di seguito riportata, che ha definito la base per la valutazione dello stato di fatto degli elementi oggetto del PEBA. Sono stati analizzati e descritti attraverso singola scheda:

- 10 aree esterne;
- 3 spazi di sosta per persone disabili;
- 1 attraversamento pedonale;
- 6 percorsi pedonali;
- 10 edifici.

Le schede sono divise sulla base della tipologia dell'elemento valutato ovvero spazio aperto-percorso oppure edificio. 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 elaborate specifiche analisi per le seguenti categorie di elementi pubblici di competenza comunale.

<b>Barriere architettoniche</b>		
	<b>Barriere negli edifici</b>	<b>Barriere urbane</b>
<b>Impossibilità di fruizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dislivelli risolti con gradini o scale</li> <li>- Porte o passaggi di larghezza insufficiente &lt;75 cm</li> <li>- Ambienti con spazi di manovra insufficienti alla rotazione della sedia a rotelle</li> <li>- Ascensori di dimensioni insufficienti &lt;95 cm x 130 cm</li> <li>- Elementi vari posti ad altezza eccessiva (per esempio cassette della posta, citofoni, ecc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parcheggi con spazio insufficiente tra autovetture &lt;130 cm</li> <li>- Passaggi obbligati</li> <li>- Arredi stradali che impediscono il passaggio &lt;75 cm</li> <li>- Apparecchiature poste in vani non raggiungibili (per esempio telefoni, bancomat, ecc.)</li> </ul>
<b>Disagio nella fruizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendenza eccessiva delle rampe &gt;5%</li> <li>- Scale con errato rapporto alzata/pedata</li> <li>- Mancanza di auto-livellamento ai piani dell'ascensore</li> <li>- Porte con difficoltà di apertura e mancanza di spazio laterale</li> <li>- Aperture che ostacolano la visuale esterna</li> <li>- Ostacoli di manovra all'interno dei servizi igienici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percorsi con tratti esterni di eccessiva lunghezza</li> <li>- Pavimentazione sconnessa</li> <li>- Errato posizionamento dei grigliati</li> <li>- Mancanza di raccordo fra marciapiede e piano stradale</li> <li>- Mancanza di segnaletica di orientamento</li> </ul>
<b>Pericolo nella fruizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porte di accesso o ascensori in prossimità di rampe o scale a scendere</li> <li>- Pavimentazione scivolosa</li> <li>- Spigoli vivi di arredi o infissi</li> <li>- Assenza di segnalazione su porte vetrate</li> <li>- Zerbini non incassati e/o tappeti non ancorati</li> <li>- Parapetti di altezza non sufficiente e attraversabili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insufficiente illuminazione stradale</li> <li>- Assenza di segnalazione acustica negli attraversamenti pedonali</li> <li>- Dislivelli non segnalati</li> <li>- Segnaletica stradale posta ad altezza ridotta &lt;120 cm</li> </ul>

*Esempi di barriere architettoniche nel costruito*

Le schede sono state divise in:

- SPAZIO APERTO/PERCORSO;
  - o Parcheggi per persone disabili;
  - o Attraversamenti pedonali;
  - o Percorsi pedonali;
  - o Aree esterne.
- EDIFICIO COMUNALE.

SCHEDA 1 SPAZIO APERTO/PERCORSO

La scheda 1 viene utilizzata per:

- **Parcheggi**, individuando specificatamente quelli dedicati alle persone con disabilità,
- **Aree verdi**;
- **Percorsi pedonali**.

Si riporta in seguito il modello della scheda che è stata strutturata sulla base dei seguenti punti:

- Orientamento (presenza di elementi che favoriscano l'orientamento dell'utenza quale cartellonistica dedicata o altri elementi segnaletici);
- Illuminazione (in questo caso non ci si è addentrati sulla qualità illuminotecnica degli spazi in quanto materia specialistica ma si è valutata la presenza o assenza di un sistema di illuminazione);
- Pavimentazione (caratteristiche della pavimentazione – continua, discontinua);
- Dislivelli (tipologia di pendenza di eventuali rampe o segnalazione di gradini);
- Presenza di posti auto dedicati alla sosta dei disabili;

Esempio scheda 1:

SPAZIO APERTO/PERCORSO	<b>XX</b>			DATA RILIEVO
<b>SA-XX</b> oppure <b>P-xx</b>				LUGLIO 2023
DESCRIZIONE:				
<b>ORIENTAMENTO</b>	NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:				
<b>ILLUMINAZIONE</b>	NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:				
<b>PAVIMENTAZIONE</b>	NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:				
<b>DISLIVELLI</b>	NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:				
<b>POSTI AUTO DISABILI</b>	NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:				
<b>VALUTAZIONE COMPLESSIVA</b>	NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	

SCHEMA 2 - EDIFICIO COMUNALE

La scheda 2 è necessaria per individuare il livello di accessibilità degli edifici sulla base di:

- Presenza di parcheggio per portatori di disabilità;
- Accessibilità aree esterne (pavimentazione e pendenza dal parcheggio all'ingresso)
- Accessibilità ingresso (dimensione porta, presenza di soglie);
- Presenza di servizi igienici per i portatori di disabilità;
- Accessibilità verticale (presenza di piattaforme elevatrici o altro);
- Accessibilità orizzontale (caratteristiche degli elementi orizzontali).

Esempio Scheda 2

EDIFICIO COMUNALE		XXXXXXXXXX			DATA RILIEVO
E-XX		XXXXXXXXXX			LUGLIO 2023
DESCRIZIONE:					
<b>PARCHEGGIO</b>		NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:					
<b>AREE ESTERNE</b>		NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:					
<b>INGRESSO</b>		NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:					
<b>SERVIZI IGIENICI</b>		NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:					
<b>COLLEGAMENTI VERTICALI</b>		NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:					
<b>COLLEGAMENTI ORIZZONTALI</b>		NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	
NOTE:					
<b>VALUTAZIONE COMPLESSIVA</b>		NON ACCESSIBILE	PARZIALMENTE ACCESSIBILE	ACCESSIBILE	

Entrambe le schede utilizzate sono valutate secondo tre livelli di accessibilità degli elementi analizzati:

- **Non accessibile:**

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

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

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).

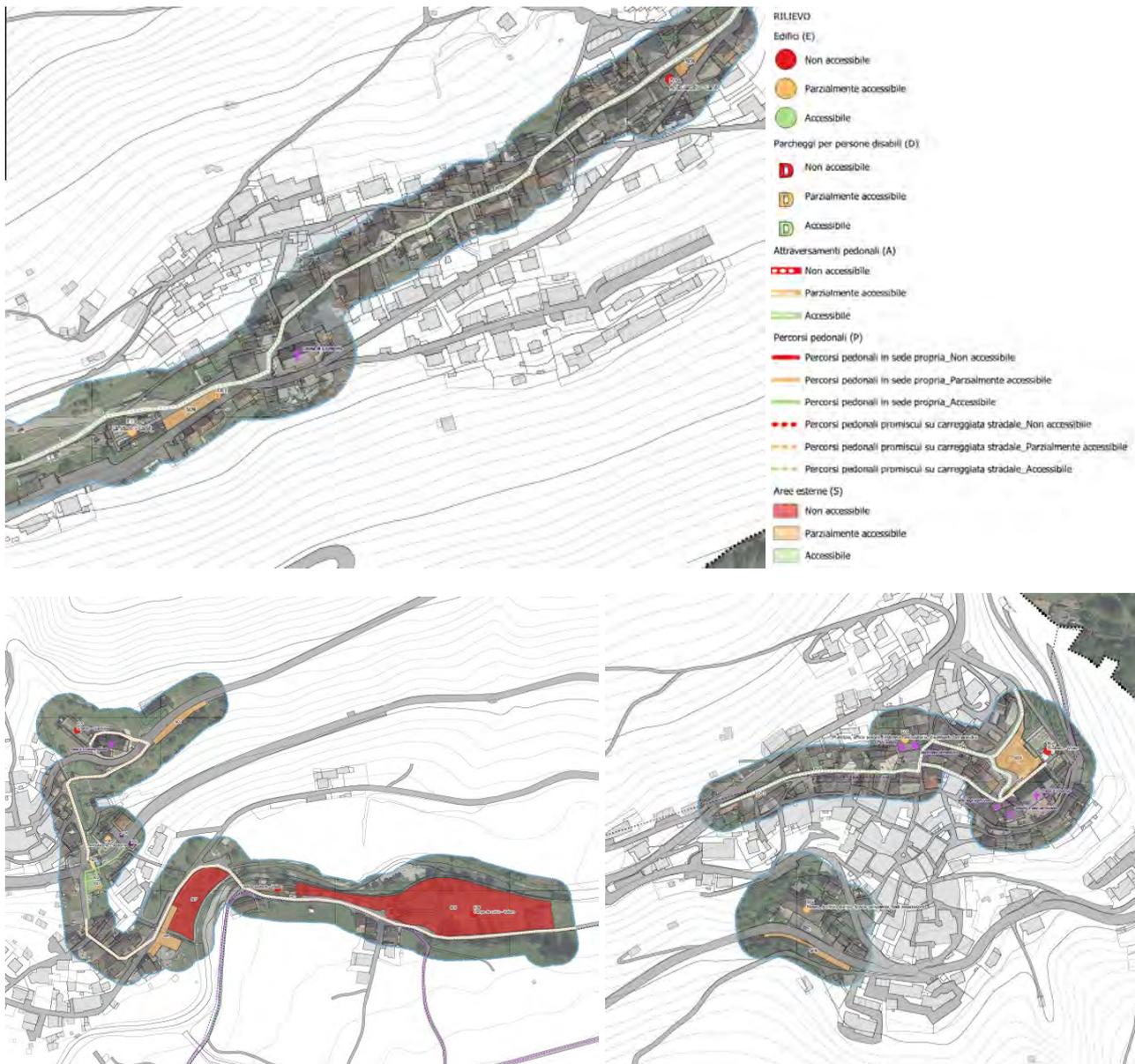
- **Accessibile in autonomia:**

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.

Ogni risultato viene poi convogliato nella *Valutazione del grado di accessibilità complessiva dell'edificio*.

Tutte le schede di valutazione sono consultabili nell'Allegato A02 "Schede tecniche".

Quanto rilevato sul posto e sintetizzato attraverso le schede di valutazione è stato utilizzato per la definizione della tavola T02 - Rilievo dello stato di fatto, La tavola categorizza il livello di accessibilità degli elementi con modalità *traffic light* (verde, giallo e rosso) e utilizza la documentazione fotografica effettuata durante il rilievo per una migliore identificazione delle criticità rilevate e descritte.



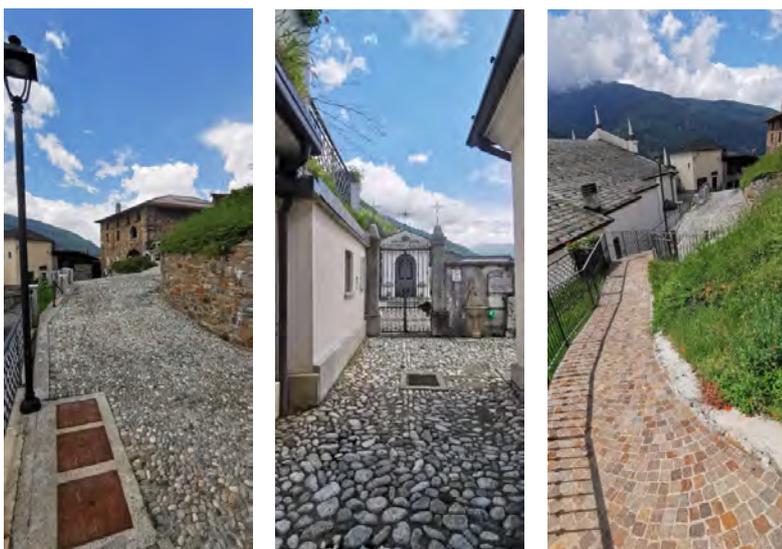
Estratto Tavola 2

La tavola T02 descrive il livello di accessibilità delle aree esterne e mostra come le aree analizzate siano per la maggior parte parzialmente accessibili o non accessibili.

Vione centro è caratterizzato dalla presenza di un'area pedonale (P06) totalmente accessibile mentre l'area del cimitero così come l'edificio che coincide con la sede del Municipio risultano parzialmente accessibili.



Percorso P06



Area esterna Cimitero Vione

La frazione di Cané si sviluppa, dal punto di vista pedonale, lungo il percorso accessibile identificato come P06, che collega il campo sportivo S10 (parzialmente accessibile) con il parcheggio esterno S08 (parzialmente accessibile) all'ambulatorio (non accessibile) passando attraverso l'area adibita al cimitero che dalle analisi effettuate risulta parzialmente accessibile così come il parcheggio ad esso dedicato. Il parcheggio presenta uno spazio di sosta dedicato alla sosta delle persone disabili.



Area esterna cimitero Canè

La frazione di Stadolina si sviluppa a nord e sud della SS42 rispettivamente su via San Giacomo (P01, parzialmente accessibile) a nord e su via Via Monte Grappa (P02, accessibile), Via Adamello e Via Vallaro (P03, parzialmente accessibile) a sud.

Il cimitero, così come l'area verde adibita a parco giochi (S07) e l'area del campo sportivo (S05) non sono accessibili.

Si segnala che il comune è, in linea generale, adeguato sotto il profilo delle aree di sosta dedicate alle persone disabili anche se alcuni di essi devono essere implementati dal punto di vista dell'accessibilità.

**Fase C: Linee d'intervento del piano e programmazione priorità interventi (Riferimento T03 e A03)**

Dall'analisi dello stato dei luoghi relativa ai rilievi effettuati nel mese di luglio 2023 sono state classificate le categorie di elementi per i quali sono state individuate criticità come sopra definito. Sulla base degli elementi mappati dalla tavola di rilievo (T02), ovvero parcheggi, attraversamenti pedonali, percorsi, aree esterne ed edifici, è stata definita una modalità di interventi più approfondita che coincide con la legenda delle T03, la quale descrive appunto le azioni di piano necessarie sugli edifici e sugli spazi esterni, come, di seguito elencate:

- Parcheggi per persone con disabilità divisi in:
  - o Interventi su parcheggi esistenti;
  - o Creazione di nuovi parcheggi;
- Attraversamenti pedonali:
  - o Interventi su attraversamenti esistenti;
  - o Creazione di nuovi attraversamenti;
- Percorsi pedonali:
  - o Interventi su percorsi esistenti;
  - o Nuovi percorsi pedonali in sede propria;
- Interventi su aree esterni.

È evidente che sulla base di quanto rilevato è possibile risolvere le criticità emerse o intervenendo sull'esistente o creando nuovi elementi per implementare accessibilità e sicurezza degli spazi. La T03 descrive anche la priorità dei singoli interventi, valutata rispetto all'urgenza degli stessi, e sono state identificate 4 categorie:

- Alta priorità;
- Media priorità;
- Bassa priorità;
- Nessun intervento previsto.

Le priorità sono state distinte a livello cromatico nella T03 in modo tale da poter essere identificate geograficamente sulla base di quanto emerso dalle schede tecniche. Gli interventi sono localizzati principalmente in prossimità del centro sportivo, della scuola e nello spazio compreso tra il municipio e la farmacia.

Alcuni degli interventi individuati come ad alta priorità a nord dell'area oggetto di analisi sono l'intervento sull'area verde adibita a parco giochi, necessari per migliorare la fruibilità della stessa.

**PROGETTO**

**Interventi su edifici (E)**

- Alta priorità
- Media priorità
- Bassa priorità
- Nessun intervento previsto

**Interventi su attraversamenti pedonali (A)**

- ▬ Alta priorità
- ▬ Media priorità
- ▬ Bassa priorità
- ▬ Nessun intervento previsto

**Nuovi parcheggi per persone disabili (Dp)**

- Dp Alta priorità
- Dp Media priorità
- Dp Bassa priorità

**Nuovi percorsi pedonali in sede propria (Pp)**

- ▬ Alta priorità
- ▬ Media priorità
- ▬ Bassa priorità

**Interventi su parcheggi per persone disabili (D)**

- D Alta priorità
- D Media priorità
- D Bassa priorità
- D Nessun intervento previsto

**Interventi su percorsi pedonali (P)**

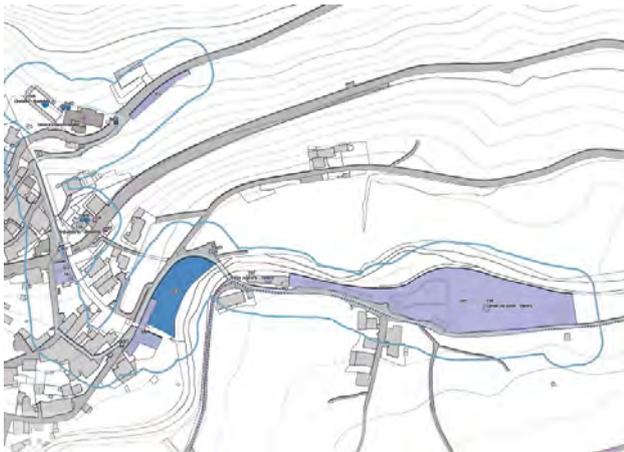
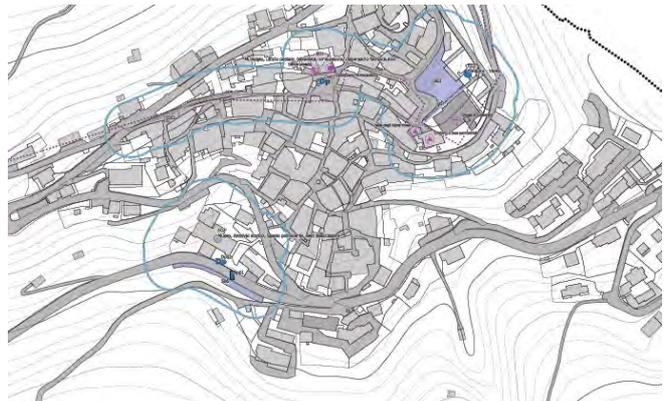
- ▬ Alta priorità
- ▬ Media priorità
- ▬ Bassa priorità
- ▬ Nessun intervento previsto

**Nuovi attraversamenti pedonali a raso (Ap)**

- ▬ Alta priorità
- ▬ Media priorità
- ▬ Bassa priorità

**Interventi su aree esterne (S)**

- ▬ Alta priorità
- ▬ Media priorità
- ▬ Bassa priorità
- ▬ Nessun intervento previsto



*Estratto Tavola 3*



La T03 segnala inoltre la necessità di intervenire su spazi di sosta dedicati alle persone disabili e su alcuni attraversamenti pedonali. Per quanto riguarda il resto degli interventi previsti, questi sono per la maggior parte a bassa o media priorità.

Per gli interventi di adeguamento, catalogati puntualmente e raggruppati per famiglie quali Orientamento, Illuminazione, Pavimentazione e Dislivelli, derivanti dalle schede tecniche utilizzate per la fase B, sono state individuate le problematiche e si sono proposte le relative soluzioni. Sulla base delle schede si sono quantificati gli impatti economici di ogni singola azione, consultabili nell'allegato in calce alla presente relazione, dove è possibile approfondire l'impatto economico dei singoli interventi ed avere il quadro complessivo.

Di seguito un estratto dell'allegato economico:

#### EDIFICI COMUNALI

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	Costo totale
PARCHEGGIO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	87.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	87.500,00 €
AREE ESTERNE	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	6.000,00 €	7.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	13.500,00 €
INGRESSO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	35.000,00 €	600,00 €	600,00 €	0,00 €	13.200,00 €	600,00 €	600,00 €	50.600,00 €
SERVIZI IGIENICI	16.000,00 €	8.000,00 €	30.000,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.000,00 €	0,00 €	20.000,00 €	129.000,00 €
COLLEGAMENTI VERTICALI	1.500,00 €	1.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.000,00 €
COLLEGAMENTI ORIZZONTALI	0,00 €	0,00 €	33.000,00 €	3.000,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9.000,00 €	60.000,00 €
	17.500,00 €	9.500,00 €	63.000,00 €	140.500,00 €	21.600,00 €	8.100,00 €	0,00 €	53.200,00 €	600,00 €	29.600,00 €	343.600,00 €

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	Costo totale
Alta priorità	0,00 €	7.000,00 €	33.000,00 €	0,00 €	21.600,00 €	8.100,00 €	0,00 €	0,00 €	600,00 €	9.600,00 €	79.900,00 €
Media priorità	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €
Bassa priorità	17.500,00 €	8.000,00 €	30.000,00 €	140.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	53.200,00 €	0,00 €	0,00 €	249.200,00 €
	17.500,00 €	15.000,00 €	63.000,00 €	140.500,00 €	21.600,00 €	8.100,00 €	0,00 €	53.200,00 €	600,00 €	29.600,00 €	349.100,00 €

Per il comune di Vione sono stati stimati, in prima analisi, interventi per un costo totale di 631.300 in una percentuale vicina al 50/50 tra aree esterne ed edifici. Gli interventi economici potranno essere distribuiti in più anni.



Gli interventi ad alta priorità rappresentano la percentuale minima del totale (167.500,00 €) degli interventi e sono divisi quasi equamente tra edifici ed aree esterne.

## 10. Azioni per costruire l'accessibilità

In concomitanza all'avvio e allo svolgimento del **PEBA**, il Comune di Vione promuove **azioni che mirano a sostenere il percorso verso l'accessibilità e 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**.

### 10.1. 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 numerosi 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 Ciclovía 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.

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*.

## 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. Prog. Valle Camonica per Tutti, punto 11.6).

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 principalmente la linea Ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo, e 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 nelle indicazioni progettuali.

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.).

Si rimanda alle indicazioni for all e soluzioni normative relative alle *Fermate del TPL*, riportate nelle indicazioni progettuali.

## SINTESI QUADRO ECONOMICO

### EDIFICI COMUNALI

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	Costo totale
<b>PARCHEGGIO</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	87.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	87.500,00 €
<b>AREE ESTERNE</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	6.000,00 €	7.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	13.500,00 €
<b>INGRESSO</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	35.000,00 €	600,00 €	600,00 €	0,00 €	13.200,00 €	600,00 €	600,00 €	50.600,00 €
<b>SERVIZI IGIENICI</b>	16.000,00 €	8.000,00 €	30.000,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.000,00 €	0,00 €	20.000,00 €	129.000,00 €
<b>COLLEGAMENTI VERTICALI</b>	1.500,00 €	1.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.000,00 €
<b>COLLEGAMENTI ORIZZONTALI</b>	0,00 €	0,00 €	33.000,00 €	3.000,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9.000,00 €	60.000,00 €
	17.500,00 €	9.500,00 €	63.000,00 €	140.500,00 €	21.600,00 €	8.100,00 €	0,00 €	53.200,00 €	600,00 €	29.600,00 €	343.600,00 €

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	Costo totale
<b>Alta priorità</b>	0,00 €	7.000,00 €	33.000,00 €	0,00 €	21.600,00 €	8.100,00 €	0,00 €	0,00 €	600,00 €	9.600,00 €	79.900,00 €
<b>Media priorità</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €
<b>Bassa priorità</b>	17.500,00 €	8.000,00 €	30.000,00 €	140.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	53.200,00 €	0,00 €	0,00 €	249.200,00 €
	17.500,00 €	15.000,00 €	63.000,00 €	140.500,00 €	21.600,00 €	8.100,00 €	0,00 €	53.200,00 €	600,00 €	29.600,00 €	349.100,00 €

### AREE ESTERNE

	S01	S02	S03	S04	S05	S06	S07	S08	S09	S10	Costo totale
<b>ORIENTAMENTO</b>	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	6.500,00 €
<b>ILLUMINAZIONE</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	8.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	8.000,00 €
<b>PAVIMENTAZIONE</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	150.000,00 €	0,00 €	60.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	210.000,00 €
<b>DISLIVELLI</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.500,00 €
	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	150.650,00 €	650,00 €	71.150,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	227.000,00 €

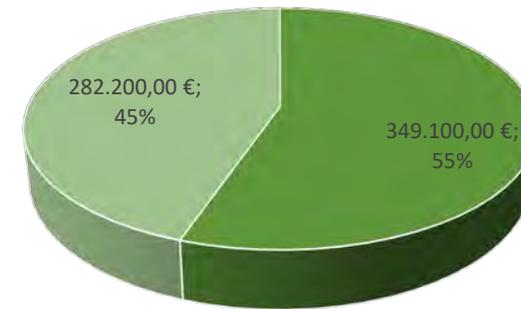
	S01	S02	S03	S04	S05	S06	S07	S08	S09	S10	Costo totale
<b>Alta priorità</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	71.150,00 €	650,00 €	0,00 €	0,00 €	71.800,00 €
<b>Media priorità</b>	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	150.650,00 €	650,00 €	0,00 €	0,00 €	650,00 €	650,00 €	155.200,00 €
<b>Bassa priorità</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	650,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	150.650,00 €	650,00 €	71.150,00 €	650,00 €	650,00 €	650,00 €	227.000,00 €

ESISTENTI	Alta priorità	Media priorità	Bassa priorità	Costo totale
PARCHEGGI PER PERSONE DISABILI	0,00 €	2.400,00 €	0,00 €	2.400,00 €
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PRINCIPALI	4.800,00 €	0,00 €	0,00 €	4.800,00 €
PERCORSI PEDONALI IN SEDE PROPRIA	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
PERCORSI PEDONALI PROMISCUI SU CARREGGIATA STRADALE	0,00 €	10.000,00 €	23.000,00 €	33.000,00 €
	4.800,00 €	12.400,00 €	23.000,00 €	40.200,00 €

PROGETTO	Alta priorità	Media priorità	Bassa priorità	Costo totale
NUOVI PARCHEGGI PER PERSONE CON DISABILITÀ	5.000,00 €	1.000,00 €	0,00 €	6.000,00 €
NUOVI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI A RASO	6.000,00 €	3.000,00 €	0,00 €	9.000,00 €
	11.000,00 €	4.000,00 €	0,00 €	15.000,00 €

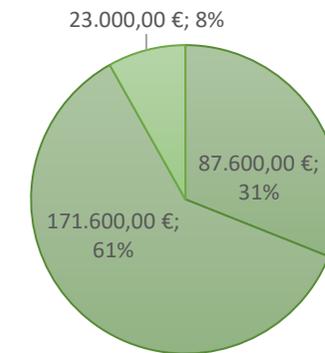
	EDIFICI COMUNALI	AREE ESTERNE	Costo totale
Alta priorità	79.900,00 €	87.600,00 €	167.500,00 €
Media priorità	20.000,00 €	171.600,00 €	191.600,00 €
Bassa priorità	249.200,00 €	23.000,00 €	272.200,00 €
	349.100,00 €	282.200,00 €	631.300,00 €

## INTERVENTI PER CATEGORIA



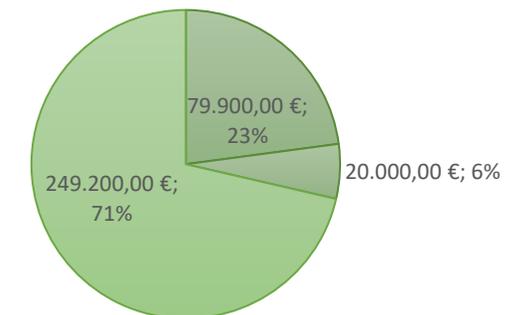
■ EDIFICI COMUNALI ■ AREE ESTERNE

## AREE ESTERNE



■ Alta priorità ■ Media priorità ■ Bassa priorità

## EDIFICI COMUNALI



■ Alta priorità ■ Media priorità ■ Bassa priorità