



COMUNE DI MEZZOCORONA

**Piano di eliminazione delle barriere architettoniche
fisiche, sensoriali e cognitive**

PEBA

Relazione di Piano

Architetta Ph.d. Livia Porro

ha collaborato l'Architetta Urbanista Anna Viganò

Livia Porro



ARCHITUTTI
www.architutti.it | info@architutti.it



Livia
PORRO
05.06.2025
15:26:13
GMT+02:00

Aprile 2025

Architetta PhD Livia Porro

Ha collaborato: **Architetta Urbanista Anna Viganò**

COLLETTIVO ARCHITUTTI

Indice

Premessa.....	2
1. La progettazione inclusiva.....	3
1.1. Progettare per tutti.....	4
1.2. Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - PEBA.....	5
2. Il PEBA di Mezzocorona.....	7
2.1. La scelta del Comune di Mezzocorona.....	8
2.2. L'area di interesse.....	8
3. Metodo e strumenti.....	13
3.1. Fasi.....	14
3.2. Approccio al rilievo.....	15
3.3. Strumenti e digitalizzazione.....	18
4. Analisi dei dati.....	20
4.1. Criticità e indicazioni d'intervento.....	21
4.2. Distribuzione territoriale.....	28
5. La condivisione nella redazione del piano.....	40
6. Focus e indirizzi strategici.....	42
6.1. Connessioni fra i servizi.....	43
6.2. Assenza di percorsi pedonali.....	44
6.3. Promiscuità dei percorsi cicolpedonali del percorso ciclopedonale.....	45
6.4. Gestione delle pendenze dovute alla morfologia del territorio.....	45
6.5. Arredo urbano e percorsi inclusivi negli spazi verdi.....	46
6.6. Riqualificazione dei percorsi pedonali fra la Biblioteca e Palazzo Vogtenhof in via Giovanni Barone Cristani.....	46
6.7. Valorizzazione della passeggiata di via Giovanni Barone Cristani.....	47
6.8. Il Monte di Mezzocorona.....	47
6. Conclusioni.....	54
Allegati.....	57

Premessa

Un'Amministrazione Comunale attenta deve riflettere su come tradurre in azioni concrete principi importanti, ma talvolta astratti, quali l'inclusione e le pari opportunità. Bene, il progetto PEBA è un esempio concreto di come cominciare un percorso che vada proprio in questa direzione!

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) mira infatti ad eliminare non solo le barriere fisiche collegate ad un determinato territorio, ma anche quelle sensoriali e cognitive. Attraverso tale piano, si pone l'attenzione sull'importanza dell'accessibilità e della fruibilità degli spazi urbani, quali aspetti favorevoli alla qualità di vita della cittadinanza.

Non si rivolge solo a coloro che hanno una ridotta capacità motoria, sia permanente che temporanea, e alle persone non vedenti o ipovedenti, ma più in generale alle persone fragili, tra i quali anziani e anziane, bambini e bambine, soggetti che si trovano in una situazione di momentanea disabilità.

L'Amministrazione Comunale di Mezzocorona ha scelto con convinzione di redigere il PEBA, quale strumento che individua le criticità costituite dalle barriere architettoniche e suggerisce le possibili soluzioni da adottare, fornendo un supporto nei processi decisionali relativi agli interventi da attuare.

Perché il PEBA rappresenta uno strumento importante per la nostra comunità?

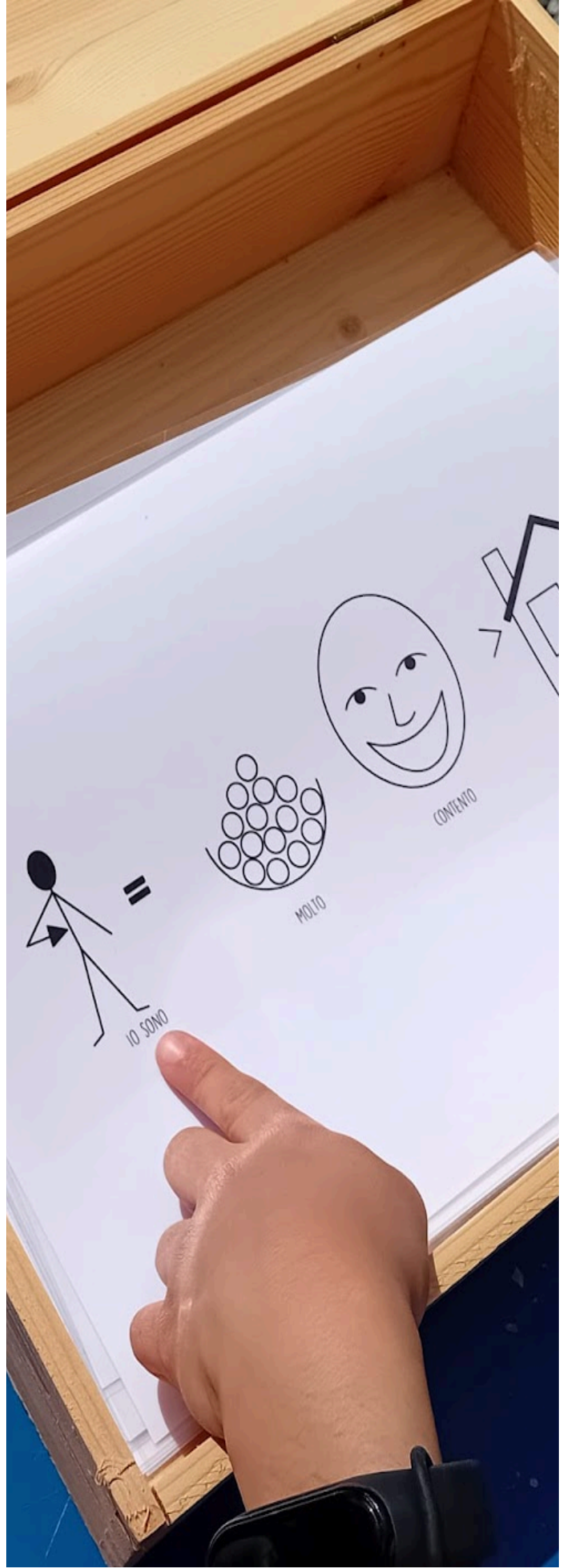
Perché rendere più accessibile la nostra borgata significa offrire a tutti e a tutte la possibilità di muoversi liberamente sul territorio e di accedere in autonomia ai servizi offerti, evitando l'esclusione e la marginalità.

Attuare una progettazione strategicamente inclusiva permette quindi di migliorare il benessere ambientale per residenti e visitatori e rappresenta il primo passo per raggiungere l'inclusione sociale di tutti i cittadini e le cittadine.

Per una Mezzocorona sempre più inclusiva, fisicamente e socialmente, e sempre più accogliente.

**Assessora alle Pari Opportunità e all'Inclusione
Valentina Rigott**

1. La progettazione inclusiva



1.1. Progettare per tutti

La progettazione inclusiva fa riferimento a una normativa tecnica specifica, datata nella sua estensione (1989), ma che ancora conserva aspetti essenziali e spunti interessanti. Queste norme sono state però scritte prima che venisse stravolto il paradigma culturale legato alla disabilità, attraverso due importanti riferimenti che hanno contribuito ad ampliare e modernizzare il significato di concetti come *accessibilità* e *usabilità*, per giungere alla *progettazione universale*, al *benessere ambientale* e alla piena partecipazione delle persone alla vita sociale e relazionale. Il primo determinante passaggio in questo senso è da ascrivere all'ICF - International Classification of Functioning, Disability and Health redatta dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (2001)¹, che fornisce una base scientifica per la comprensione del funzionamento e della disabilità, definita non più come caratteristiche esclusive dell'individuo, ma come il prodotto di un'interazione dinamica fra i fattori contestuali, nei quali rientrano il mondo fisico, sociale e degli atteggiamenti, e che possono essere facilitanti o disabilitanti, e la condizione di salute della persona. Un importante cambio di prospettiva che per la prima volta evidenzia la centralità degli ambienti di vita e sulle conseguenti responsabilità progettuali.

Progettare per tutti e tutte significa dunque rendere il più possibile positiva la relazione fra persona e ambiente, ma anche estendere e garantire un diritto sancito. Il secondo documento fondamentale è infatti la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (2006)², ratificata dallo Stato Italiano nel 2009³, il cui scopo è quello di "promuovere, proteggere e garantire il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità, e promuovere il rispetto della loro intrinseca dignità" (Art.1, comma 1), facendo riferimento all'autonomia individuale, compresa la libertà di compiere le proprie scelte, alla non discriminazione, alle pari opportunità. In questo testo si impone inoltre l'impegno delle Nazioni a garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso non solo all'ambiente fisico, ma anche "ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico".

Affinché questi intenti possano trovare loro concreta applicazione è necessario tenere presente il punto di vista delle persone dalle fasi progettuali a quelle d'uso di uno spazio o di un'esperienza, con uno sguardo che giocoforza deve essere particolarmente attento alle diversità e alle molteplici condizioni di fragilità e di disabilità. L'obiettivo è evitare sterili

¹ OMS-AAVV, (2004) *Classificazione Internazionale del funzionamento, della Disabilità e della Salute (versione breve)*. Trento, Edizioni Erickson. Versione originale (2001) *International Classification of Functioning, disability and health: ICF Short version*. Geneva, World Health Organization.

² United Nation (2006). *Convention on the Rights of Person with Disabilities (CRPD)*.

³ Legge 3 marzo 2009, n. 18. *Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità*.

soluzioni finalizzate a garantire non più del minimo di legge, accogliendo invece le indicazioni prestazionali e le finalità della normativa e ricercando soluzioni il più possibile universali che possano ampliare le possibilità d'uso e contenere i costi.

1.2. Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - PEBA

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è uno strumento di pianificazione e progettazione del territorio urbano introdotto dalla Legge 41 del 1986⁴, che all'art. 32 comma 21 recita: "Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del d.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche, da attuarsi con gradualità, e da ultimare entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge". Nel 1992 entra in vigore la Legge 104⁵, riferimento fondamentale non solo per la progettazione, ma anche per il riconoscimento e l'assistenza alle persone con disabilità. La legge 104 ha esteso il raggio d'azione del PEBA, includendo l'accessibilità degli spazi urbani.

Nel 1989, la Legge 13/1989⁶ introduce un approccio progettuale con criteri prestazionali per gli edifici pubblici e privati, definendo i requisiti di accessibilità, adattabilità e visitabilità degli spazi. Questo approccio ha trovato applicazione con il D.M. 236/1989⁷, che definisce le barriere architettoniche come: "a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea; b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti; c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi" (art. 2). Pur essendo focalizzato sugli edifici e con una concezione della disabilità che oggi appare superata, questo documento resta ancora oggi un punto di riferimento.

⁴ Legge 28 febbraio 1986, n. 41, *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 1986)*, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 49, Supplemento Ordinario, 28 febbraio 1986.

⁵ Legge 5 febbraio 1992, n. 104, *Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate*, art. 24, comma 9, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 39, 17 febbraio 1992

⁶ Legge 9 gennaio 1989, n. 13, *Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati*, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 14, 18 gennaio 1989.

⁷ Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, *Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata*, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 145, 23 giugno 1989, Supplemento Ordinario n. 47.

Il percorso normativo è stato successivamente aggiornato con il D.P.R. 503/1996, che estende l'applicazione alle nuove costruzioni, agli edifici esistenti oggetto di ristrutturazione, e agli spazi pubblici, stabilendo che "le presenti norme si applicano agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorché di carattere temporaneo, o a quelli esistenti qualora sottoposti a ristrutturazione. Si applicano altresì agli edifici e spazi pubblici sottoposti a qualunque altro tipo di intervento edilizio suscettibile di limitare l'accessibilità e la visibilità" (art. 1, comma 3). Nonostante il significativo aggiornamento, però, il sistema normativo lascia alcune lacune per l'intervento sull'ambiente urbano non soggetto a specifiche previsioni progettuali.

Gli strumenti normativi richiamati nel paragrafo 1.1 – *l'ICF e la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità* – evidenziano l'importanza di una progettazione inclusiva che consideri la variabilità umana e i diritti delle persone con disabilità. Tuttavia, sul piano della normativa tecnica, non si sono registrati aggiornamenti significativi, limitando la piena attuazione operativa degli obiettivi sanciti dalla Convenzione.

La normativa impone da tempo a tutti i Comuni la redazione del PEBA, e molte amministrazioni si stanno recentemente muovendo concretamente verso percorsi di inclusione. Diverse esperienze italiane dimostrano come la pianificazione orientata all'accessibilità stia vivendo una nuova stagione di attenzione, soprattutto in relazione all'ambiente urbano e agli spazi pubblici.

2. Il PEBA di Mezzocorona



2.1. La scelta del Comune di Mezzocorona

In seguito all'emanazione del Decreto Legge del Ministro per le disabilità del 22 marzo 2021 n. 41, convertito nella Legge n. 69 del 2021, e al successivo Decreto del 10 ottobre 2022, la Provincia Autonoma di Trento ha sostenuto negli ultimi anni l'adozione dei PEBA a livello comunale, con risorse destinate principalmente ai Comuni tra i 5.000 e i 20.000 abitanti. In questo quadro di sostegno statale alle iniziative volte a migliorare la capacità di accoglienza dei territori si inserisce l'iter per la redazione e adozione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche fisiche, sensoriali e cognitive del Comune di Mezzocorona, approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 113 del 21 maggio 2024. Contestualmente il Comune si è impegnato a partecipare al corso di formazione per i propri tecnici, erogato dal Consorzio dei Comuni Trentini nell'autunno 2024.

Queste attività confermano la volontà politica e amministrativa di elevare il livello di accessibilità, inclusività e accoglienza del proprio contesto urbano.

L'Amministrazione intende non solo garantire l'accessibilità fisica dell'area, ma anche creare un contesto accogliente per le persone con disabilità sensoriali e cognitive, con particolare attenzione alla crescente popolazione anziana. Il Piano supera il semplice concetto di "eliminazione delle barriere" adottando l'approccio della progettazione universale. L'obiettivo è migliorare il benessere ambientale per residenti e visitatori, favorendo la fruizione degli spazi pubblici attraverso arredi urbani adeguati e sistemi di comunicazione che facilitino l'orientamento e la navigazione autonoma, confortevole e sicura.

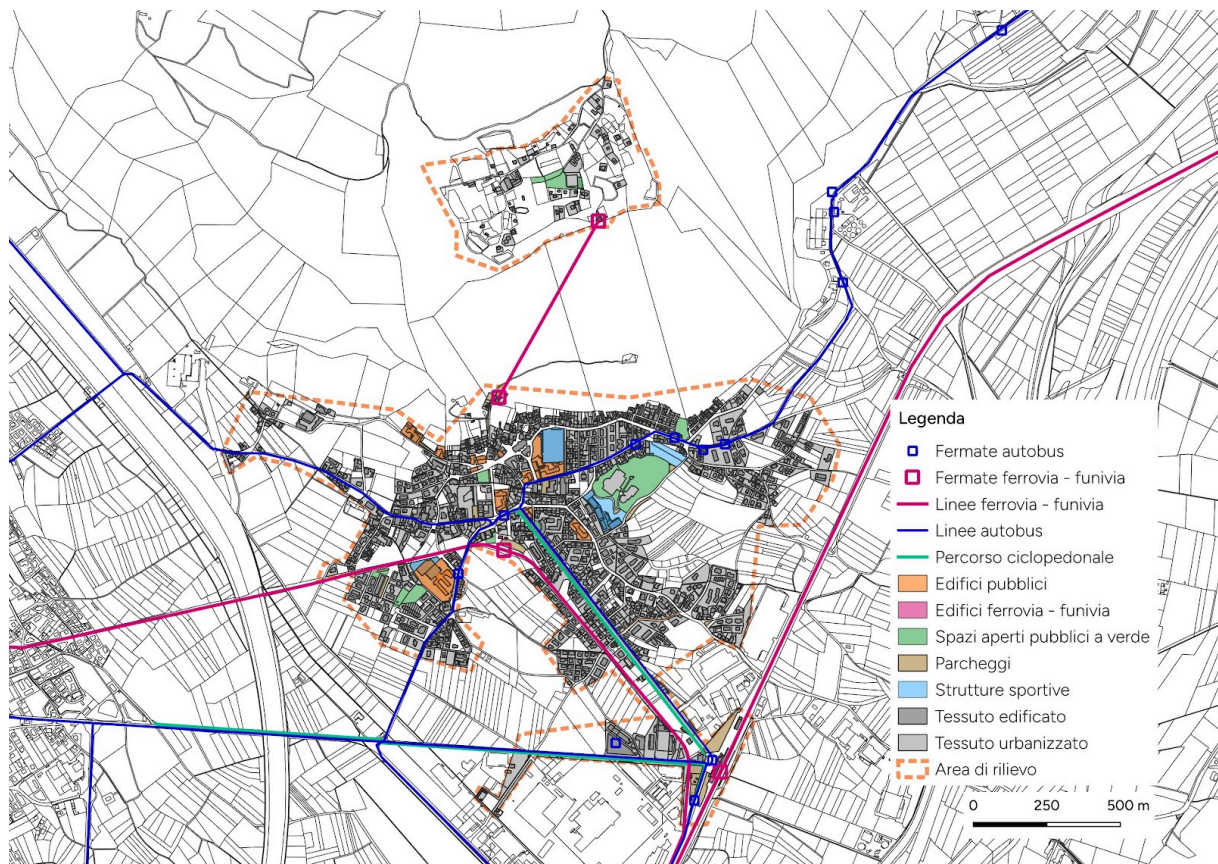
2.2. L'area di interesse

Il Comune di Mezzocorona presenta un'articolazione territoriale che si sviluppa prevalentemente nella piana dell'Adige, dove si concentra l'aggregato urbano principale. Il tessuto abitativo è compatto e si organizza attorno al centro storico, con edifici a destinazione mista – residenziale, commerciale e pubblica – e un impianto viario influenzato dalla morfologia del terreno, caratterizzato da lievi pendenze. Proprio queste caratteristiche rendono alcune aree del centro particolarmente complesse dal punto di vista della percorribilità pedonale: la viabilità è articolata, i marciapiedi spesso discontinui o assenti, e gli spazi pubblici non sempre pienamente fruibili da tutte le persone.

Il centro storico è privo di una zona a traffico limitato strutturata a favore della mobilità pedonale, con l'unica eccezione rappresentata dalla piazza della Chiesa. Tuttavia, l'area centrale ospita gli edifici pubblici e i servizi più significativi, come la sede municipale, la biblioteca, le scuole, il centro anziani e diversi servizi collettivi. Sono inoltre presenti aree

verdi attrezzate, come il Parco Renato De Barbieri in via Dante e il Parco Bertagnolli vicino all'istituto scolastico, oltre a tre aree con destinazione sportiva.

L'espansione residenziale si sviluppa in modo compatto attorno al nucleo centrale, con recenti interventi edilizi che si distribuiscono verso la periferia della piana. In linea con l'evoluzione dei bisogni sociali e demografici l'Amministrazione comunale ha avviato progettualità rilevanti, tra cui la realizzazione di una nuova scuola in piazza San Gottardo - via Dante, un nuovo Centro Anziani in via Fratelli Grandi, e il potenziamento della funivia per il Monte di Mezzocorona, con veicoli più capienti e la riqualificazione delle stazioni di monte e valle. Un ambito territoriale peculiare è rappresentato proprio dal Monte di Mezzocorona. Pur non configurandosi come un aggregato urbano in senso stretto, questa area – raggiungibile principalmente tramite funivia – costituisce un polo funzionale a vocazione turistica e paesaggistica. Frequentato da residenti e visitatori per attività escursionistiche e ricreative, il Monte presenta questioni specifiche in termini di accessibilità e orientamento, legate alle strutture presenti in quota, ai percorsi e all'impianto di risalita.

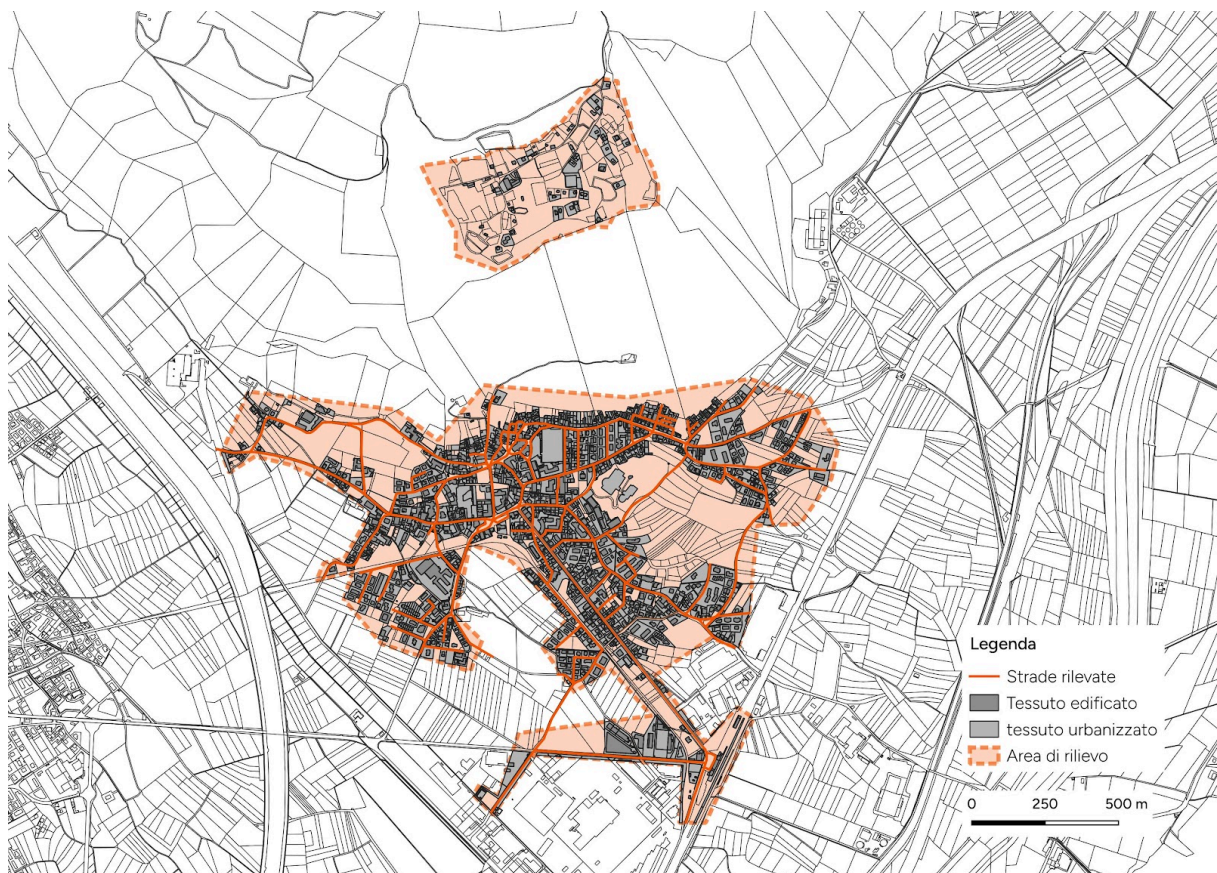


Analisi dei sistemi del trasporto e dei servizi pubblici di Mezzocorona

L'accessibilità carrabile al Comune è garantita da una rete viaria ben strutturata. La Strada Statale 43 rappresenta la principale arteria di collegamento, attraversando Mezzocorona da est a ovest e collegandola direttamente con Mezzolombardo e San Michele all'Adige, nonché con le valli di Non e di Sole. Da essa si diramano strade comunali e provinciali che

assicurano il collegamento tra le diverse zone del centro e le principali polarità funzionali. L'accessibilità a lunga percorrenza è rafforzata dalla vicinanza allo svincolo autostradale A22 (San Michele all'Adige/Mezzocorona), che permette rapidi collegamenti verso Trento e il corridoio del Brennero. Questo nodo si integra con il sistema ferroviario: la stazione di Mezzocorona, posta a est dell'abitato, rappresenta un punto chiave della mobilità locale e sovracomunale. È servita sia dalla linea del Brennero sia dalla Ferrovia Trento-Malé ed è dotata di un parcheggio di scambio intermodale, diventando così uno dei principali punti di ingresso al paese, soprattutto per gli utenti del trasporto pubblico. Mezzocorona si configura come un nodo residenziale strategico anche per effetto delle dinamiche di espansione dell'area urbana trentina: negli ultimi anni ha accolto una quota crescente di popolazione in uscita dal contesto di Trento, attratta proprio dalla buona accessibilità offerta dal trasporto pubblico locale e dalla rete viaria di livello sovracomunale.

Proprio per l'importanza strategica della stazione e delle direttrici principali, il PEBA ha previsto un rilievo dettagliato dell'intero aggregato urbano, includendo il nodo intermodale ferroviario ed escludendo solo le vie strettamente funzionali ad attività agricole o produttive. Considerato l'interesse turistico del Monte di Mezzocorona, si è ritenuto inoltre di condurre anche un rilievo specifico su questa zona, adottando però un approccio meno puntuale e privilegiando una visione d'insieme sulle attrezzature e sui percorsi esistenti.



Individuazione dell'area di rilievo dell'aggregato urbano e del Monte di Mezzocorona

L'elenco dettagliato delle strade su cui è stato condotto il rilievo è il seguente:

CODICE	INDIRIZZO
210	Via ADUA
40	Via ALESSANDRO MANZONI
25	Via ALLA GROTTA
15	Via BARONE GIOVANNI CRISTANI
165	Via BORGO NUOVO
125	Via CANE'
5	Via CAVALLEGGERI DI ALESSANDRIA
65	Via CESARE BATTISTI
45	Via CONTE CARLO MARTINI
70	Via DANTE ALIGHIERI
265	Via DEI CAMORZI
60	Via DEI SENTIERI
220	Via DEL CASTELLO
120	Via DEL TEROLDEGO
10	Piazza DELLA CHIESA
30	Via DELLA LEGA
270	Via DESIDERIO REICH
175	Via EGHETI
180	Viale EUROPA
250	Viale FENICE
75	Via FORNAI
35	Via FRANCESCO DE LUCA
90	Via FRANCESCO DE PANIZZA
215	Via FRATELLI BRONZETTI
85	Via FRATELLI GRANDI
115	Via GIOVANNI SEGANTINI
80	Piazza GIUSEPPE GARIBALDI
160	Via GIUSEPPE VERDI
140	Via GUGLIELMO MARCONI
130	Via JOHN KENNEDY

135	Corso LIBERTA'
240	Località MONTE
105	Via NUOVA
225	Piazza PADRE GRAZIANO LEONARDELLI
245	Via PAPA PIO DODICESIMO
150	Corso QUATTRO NOVEMBRE
50	Via ROMA
55	Via ROMANA
95	Via ROTALIANA
110	Via ROVERETO
1	Via SAN GIOVANNI BOSCO
20	Piazza SAN GOTTARDO
185	Via SAN MARCO
195	Via SAN MICHELE
170	Via SAN ROCCO
100	Via SANT'ANTONIO
230	Via SANTA MARIA
235	Via SILVIO PELLICO
205	Via SOTTODOSSI
155	Piazza TRENTO

3. Metodo e strumenti



Il PEBA rappresenta uno strumento strategico di pianificazione territoriale e programmazione degli interventi che si sviluppa a partire da un'attenta attività di rilievo fino alla definizione di strategie e indicazioni operative per le amministrazioni committenti. Il suo obiettivo principale è integrare le azioni di eliminazione delle barriere architettoniche all'interno di una visione più ampia della gestione urbana, coordinandole con le altre attività pianificate dall'Amministrazione. Il Piano infatti non va considerato come un documento statico, ma come un sistema dinamico, da aggiornare costantemente e da interconnettere con altri strumenti di programmazione e progettazione già in vigore. Dalla pianificazione degli spazi pubblici e del sistema della mobilità fino alla gestione ordinaria delle manutenzioni, il PEBA si configura come un elemento trasversale, capace di orientare le scelte amministrative in un'ottica di accessibilità e inclusione.

Per l'Amministrazione il PEBA diventa una linea guida essenziale nell'approccio alla progettazione urbana, non solo per gli interventi di competenza diretta, ma anche in relazione ai soggetti privati chiamati a operare sullo spazio pubblico. Inoltre il Piano si propone di rappresentare un'occasione di crescita e formazione sia per il personale tecnico dell'Amministrazione sia per i professionisti del settore, fornendo un riferimento chiaro e strutturato da applicare nelle progettazioni future.

L'intero percorso di redazione del PEBA è stato sviluppato in stretta collaborazione con l'Amministrazione, attraverso un dialogo costante volto a garantire un'implementazione efficace e condivisa. Questo aspetto è cruciale perché la costruzione di un territorio realmente accogliente e inclusivo non si limita alla sola eliminazione delle barriere architettoniche o all'introduzione di facilitatori, ma richiede un impegno più profondo. È necessaria una chiara azione politica, capace di tradursi in responsabilità collettiva e sensibilizzazione della cittadinanza. La capacità di essere accogliente e di realizzare il benessere ambientale è infatti un valore che si costruisce giorno dopo giorno, attraverso l'attenzione e la consapevolezza dell'Amministrazione, dei progettisti e di tutti i cittadini.

3.1. Fasi

Le attività finalizzate alla redazione del PEBA di Mezzocorona si sono svolte fra l'estate 2024 e la primavera 2025 e hanno riguardato in particolare:

- Analisi urbanistica e territoriale: questa fase preliminare aveva l'obiettivo di fornire un quadro di riferimento utile per l'attività di rilievo. L'analisi si è concentrata sull'ambito di interesse, evidenziando le peculiarità morfologiche del tessuto urbano e la distribuzione delle funzioni a destinazione pubblica. Sono state prese in considerazione le nuove progettualità in corso e in previsione. La mappatura di inquadramento è stata realizzata sulla base delle informazioni fornite dall'Amministrazione comunale, con particolare riferimento al PRG e al Piano Urbanistico Provinciale in vigore;

- Attività di rilievo: condotta in maniera sistematica nell'area concordata, ha permesso di censire tutte le barriere architettoniche, fisiche, sensoriali e cognitive, nonché l'assenza di facilitatori o dispositivi utili a garantire una navigazione urbana sicura e confortevole. Il rilievo si è svolto principalmente tra i mesi di luglio e settembre 2024 e si è concluso a novembre dello stesso anno. È stato realizzato utilizzando la piattaforma open source ONA.IO, che consente di registrare dati georeferenziati in un ambiente digitale, questo anche al fine di facilitare poi la lavorazione e l'elaborazione in ambiente GIS;
- Elaborazione e trasposizione dei dati: i dati raccolti durante il rilievo sono stati rielaborati e trasferiti in ambiente GIS, permettendo una gestione cartografica avanzata delle informazioni, una più efficace visualizzazione delle criticità riscontrate, e un'efficiente successiva presa in carico delle informazioni da parte della P.A. (visto l'utilizzo dello strumento GIS per l'elaborazione dei sistemi di pianificazione comunale);
- Analisi dei dati di rilievo: finalizzata a individuare la distribuzione territoriale e tipologica delle criticità emerse, nonché gli aspetti di interesse prioritari per gli interventi. L'integrazione con le informazioni derivanti dall'analisi urbanistica e territoriale ha consentito di delineare gli indirizzi strategici di intervento e di evidenziare questioni che richiedono ulteriori approfondimenti;
- Coinvolgimento della cittadinanza e confronto con l'Amministrazione: un dialogo con la comunità e con gli enti preposti ha rappresentato un elemento importante per rendere il PEBA uno strumento il più possibile condiviso e rispondente ai bisogni reali del territorio;
- Redazione della documentazione del Piano: è stata prodotta sia documentazione statica, contenente l'analisi e le strategie di intervento, sia documentazione dinamica, integrabile nel tempo e interoperabile con altri strumenti di pianificazione e gestione del territorio.

3.2. Approccio al rilievo

Per facilitare l'analisi del contesto e orientare con maggiore efficacia le proposte progettuali lo strumento di rilievo è stato organizzato secondo una serie di categorie che raggruppano le diverse tipologie di criticità rilevate nel territorio. Queste sono:

- a. Pendenza eccessiva del piano di calpestio
- b. Raccordo pedonale inadeguato
- c. Attraversamento pedonale assente o inadeguato
- d. Passo carraio inadeguato
- e. Ostacolo
- f. Parcheggio riservato inadeguato
- g. Gradino
- h. Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata

- i. Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata
- l. Percorso inadeguato o non protetto
- m. Arredo urbano assente o inadeguato
- n. Pavimentazione inadeguata
- o. Semaforo inadeguato
- p. Vegetazione inadeguata
- q. Informazione e comunicazione assente o inadeguata

La maggior parte di queste è declinata in differenti sotto-categorie ("descrizione criticità"). L'elenco completo delle declinazioni dello strumento di rilievo è consultabile in allegato.

Le voci che popolano lo strumento di rilievo si basano su un sistema strutturato che integra sia indicazioni normative sia criteri prestazionali, con particolare attenzione ai principi del design universale. Questo approccio garantisce un'analisi approfondita e coerente con le linee guida vigenti, assicurando al tempo stesso una progettazione accessibile e inclusiva.

Alcune voci di indagine sono state appositamente introdotte o modificate per adattarsi alle specificità di Mezzocorona. Queste personalizzazioni sono frutto di un'analisi preliminare volta a individuare gli elementi di maggiore rilevanza per il contesto locale. Successivamente le informazioni raccolte sono state validate attraverso sopralluoghi esplorativi, allo scopo di garantire una rispondenza alle esigenze del territorio e della comunità.

Nell'attività di rilievo si riscontrano diverse criticità estremamente oggettive e misurabili, che non lasciano spazio a discrezionalità da parte del tecnico rilevatore, come la pendenza trasversale del piano di calpestio, l'altezza di un gradino, la presenza di buche o irregolarità nella pavimentazione. Molte altre sono invece soggette a valutazione critica, che dipende dalla sensibilità e dall'esperienza del tecnico incaricato. Queste richiedono un'analisi più ampia che tiene conto delle esigenze specifiche degli utenti e delle caratteristiche del contesto urbano. Ciò motiva il fatto che alcune scelte esulano dalle prescrizioni della normativa tecnica dedicata, o che lo stesso elemento può essere segnalato o meno come criticità in base ai contesti in cui si inserisce.

Per fare alcuni esempi significativi:

- la pendenza longitudinale massima delle rampe è sempre indicata al 5% (contrariamente all'8% previsto dalla normativa), perché la prima risulta agevole anche per una persona (non sportiva) che spinge autonomamente una sedia a ruote manuale;
- la pendenza trasversale (indicazione generale: inferiore al 1%) è segnalata come criticità (soprattutto per l'insicurezza effettiva e percepita che genera) nei casi in cui il percorso pedonale sia particolarmente stretto, in un punto in curva, su strada ad alto scorrimento di traffico. Se viceversa il marciapiede è ampio o la velocità dei veicoli contenuta o i pedoni sono protetti da sistemi come gli archetti metallici si adotta una tolleranza maggiore;

- la larghezza dei marciapiedi indicata è di 150 cm (in accordo con il D.M. 6792/2001⁸), a meno di casi eccezionali (come nel contesto di centro storico) ove vale la dimensione minima di 90 cm con presenza di allargamenti ogni 10 m;
- l'inserimento di arredi urbani inclusivi viene proposto di volta in volta in base alle caratteristiche del contesto, soprattutto per quanto riguarda le attrezzature nelle aree verdi e negli spazi gioco presenti nelle stesse. La segnalazione dell'assenza di punti acqua e di sosta comodi per tutti non avviene sistematicamente in corrispondenza di ogni elemento non conforme, ma con il criterio di mantenere una distribuzione adeguata nel territorio. L'indicazione sulla presenza o assenza di giochi inclusivi può prevedere una scelta sulle aree maggiormente frequentate. Anche l'indicazione della dotazione di strumenti informativi (multilingue e multicanale) può dipendere dall'effettiva intensità d'uso dell'area;
- alcune criticità possono trovare diverse soluzioni anche in riferimento ai materiali associati all'intervento. Ci si riferisce a esempio all'inserimento della segnaletica tattilopiantare per l'orientamento delle persone con disabilità visive: solitamente si indica il materiale "tipo Loges Vet Evolution (LVE)", sistema codificato con sei codici tattili differenti e integrato con una componente elettronica in grado di fornire messaggi vocali, approvato da INMACI (Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi ed Ipovedenti) e certificato dall'INAIL e dalla Commissione paritetica Barriere Architettoniche presso il MIT⁹. Questi materiali, per massimizzare la riconoscibilità, hanno una caratterizzazione cromatica evidente (solitamente di colore giallo) che in ambiti di centro storico e su pavimentazioni di pregio architettonico in pietra possono avere un impatto estetico importante. Per questa ragione talvolta si suggerisce di valutare di adottare soluzioni alternative a quella più diffusa, come può essere l'inserimento di borchie metalliche fissate con tasselli alla pavimentazione esistente. Questo sistema, se opportunamente posato, può offrire al tatto plantare e al bastone bianco una risposta simile a quella dei materiali tipo LVE. Non essendo però altrettanto codificato richiede una progettazione particolarmente attenta e condivisa con le associazioni di portatori d'interesse presenti sul territorio, onde evitare di proporre un elemento non considerato utile dalla comunità delle persone non vedenti e ipovedenti.

In linea generale l'approccio è quello di trovare una mediazione tra l'individuazione di soluzioni capaci di soddisfare le esigenze di fruizione in comfort e sicurezza da parte delle persone con disabilità e la possibilità della Pubblica Amministrazione di intervenire su un determinato bene, con l'obiettivo di trovare soluzioni realmente percorribili in un tempo prossimo e con risorse contenute. Il PEBA e più in generale la filosofia di lavoro del Collettivo

⁸ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Decreto Ministeriale n. 6792 del 5 novembre 2001*, <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-ministeriale-numero-6792-del-05112001> (ultimo accesso aprile 2025).

⁹ INMACI. *Mobilità Autonoma, Percorsi e Segnali Tattili LVE: i 6 Codici*, <https://www.mobilitaautonoma.org/percorsi-e-segnali-tattili-lve-menu/i-6-codici#> (ultimo accesso aprile 2025).

Architutti, è orientato al supporto dell'Amministrazione Comunale in un percorso di analisi che mira a proporre strategie che siano il più possibile pratiche e realizzabili, in un'ottica di ottimizzazione delle risorse disponibili.

3.3. Strumenti e digitalizzazione

Per la lavorazione e restituzione del PEBA di Mezzocorona, con particolare riferimento all'attività di rilievo, sono stati adottati metodi digitali con elaborazione e gestione dei dati in ambiente GIS. Il sistema GIS utilizzato dalla Provincia Autonoma di Trento per la redazione di piani e programmi garantisce non solo un accesso open source a tutti gli utenti, ma permette anche di integrare le informazioni del PEBA con altri strumenti di pianificazione comunale. Il rilievo delle criticità architettoniche fisiche, sensoriali e cognitive e delle carenze infrastrutturali e dei facilitatori urbani diventa così un ulteriore livello di lettura del territorio, consentendo una programmazione degli interventi coordinata con le strategie già pianificate dall'Amministrazione. I dati raccolti vengono restituiti anche sotto forma di file .shp, elementi vettoriali propri dell'ambiente GIS, per agevolare la loro consultazione e interpolazione con altre informazioni di carattere pianificatorio, urbanistico, territoriale.

In linea con la normativa urbanistica provinciale, che impone l'uso del GIS per la pianificazione territoriale, il PEBA diventa uno strumento di supporto all'analisi del contesto urbano, offrendo all'Amministrazione una visione più dettagliata e strategica del territorio.

Il rilievo è stato condotto tramite dispositivi portatili (tablet e smartphone) registrando le informazioni sulla piattaforma ONA.IO¹⁰, che assicura una georeferenziazione precisa dei punti rilevati, con un margine di errore di circa 4 metri. Questo sistema ha permesso di registrare direttamente sul campo le informazioni attraverso un form digitale sviluppato appositamente per il Comune di Mezzocorona, raccogliendo dati puntuali sulle criticità legate a ostacoli, barriere e mancanza di facilitatori.

L'attività di rilievo, svolta a piedi, ha riguardato marciapiedi, attraversamenti pedonali, spazi pubblici aperti e aree verdi pubbliche. Per garantire la massima accuratezza oltre agli strumenti digitali sono stati impiegati strumenti analogici per la misurazione di superfici, distanze e pendenze, accompagnati da una documentazione fotografica a supporto del rilievo.

Il form digitale è stato elaborato per registrare, per ogni barriera individuata, i seguenti aspetti:

- Indirizzo (derivante dall'elenco stradale condiviso con l'Amministrazione)
- Coordinate geografiche
- Codice identificativo della criticità (numerazione progressiva)
- Tipologia e descrizione della criticità
- Fotografie di dettaglio e di contesto

¹⁰ ONA (2025) <https://ona.io/home/> (ultimo accesso aprile 2025).

- Soluzione tipologica proposta
- Materiale previsto per l'intervento
- Quantificazione dell'intervento e relativa unità di misura (ml, mq, unità)
- Eventuali note integrative

I dati di rilievo possono essere consultati in diversi formati e modalità, a seconda delle necessità:

- interrogazione dello shapefile in GIS: selezionando una criticità sulla mappa, si accede alla Tabella Attributi relativa allo shapefile, che riporta tutte le informazioni rilevate e la proposta di intervento. Questo sistema interattivo consente l'integrazione dinamica dei dati, permettendo aggiornamenti nel tempo. La Tabella Attributi include le colonne "Data risoluzione", "Servizio Competente" e "Status", che possono essere compilate dall'Amministrazione una volta completati gli interventi;
- filtraggio del file tabellare editabile: permette di isolare specifiche tematiche, materiali o assi stradali, facilitando analisi mirate;
- consultazione della cartografia statica di rilievo: una tavola cartografica illustra la posizione di tutte le criticità riscontrate. È disponibile una documentazione tabellare dettagliata, che include tutte le informazioni della Tabella Attributi GIS e una stima economica di massima degli interventi;
- schede singole di rilievo: per ogni registrazione eseguita tramite il form digitale è stata generata una scheda dettagliata, che riporta tutti i dati di rilievo, la posizione in mappa statica e con link al punto sul portale cartografico *open source* *OpenStreetMap*¹¹, le fotografie realizzate e la proposta di intervento, utile nella fase di presa in carico e risoluzione della criticità.

¹¹ <https://www.openstreetmap.org/>

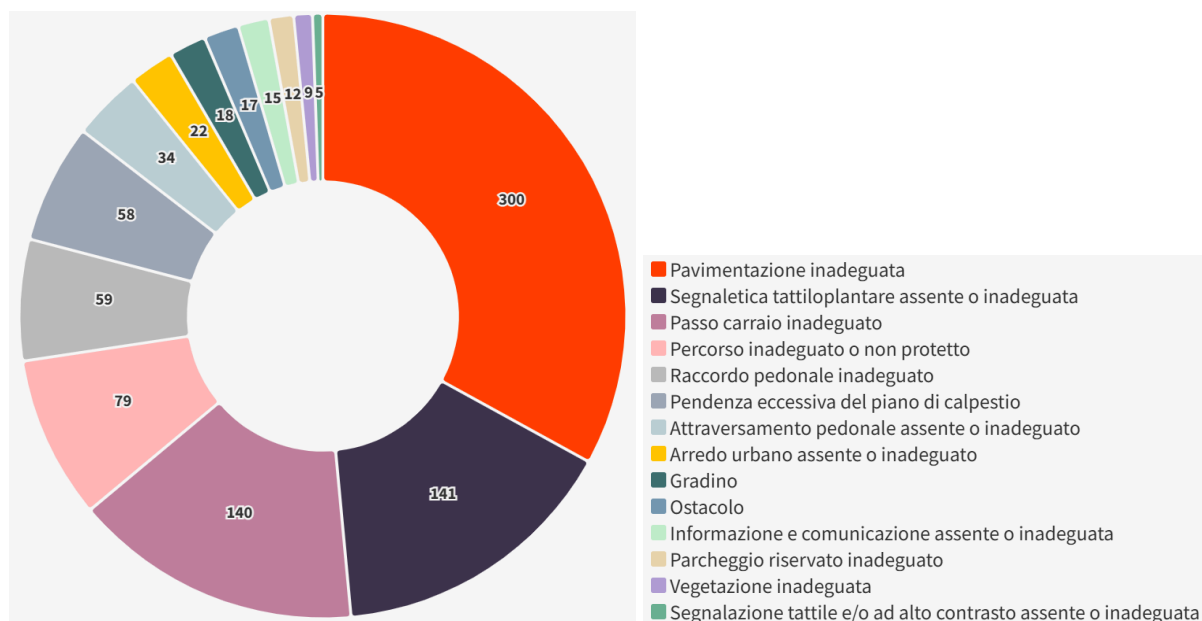
4. Analisi dei dati

Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa



4.1. Criticità e indicazioni d'intervento

Il rilievo nel Comune di Mezzocorona ha riscontrato in totale 909 criticità, distribuite per tipologia come mostrato nel grafico che segue.



Distribuzione delle criticità rilevate per tipologia (valori assoluti)

Pavimentazione inadeguata

In armonia con le aspettative, la "Pavimentazione inadeguata" è la tipologia rilevata con maggiore frequenza e riguarda più del 30% del totale.

La pavimentazione è soggetta a deterioramento dovuto a diversi fattori: alle condizioni meteorologiche, a interventi sui sottoservizi o per l'inserimento di elementi specifici, al transito dei mezzi etc.

Si tratta di criticità richiedono interventi che hanno costi contenuti rispetto alle spese complessive riferite al PEBA (i costi parametrici attribuiti alla tipologia della pavimentazione inadeguata ammontano a circa il 12% del totale, a fronte del 30% della frequenza) per altre tipologie e che nella maggior parte delle volte sono ricompresi nell'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. È quindi fondamentale non solo la conoscenza puntuale delle criticità, al fine di integrare efficacemente gli interventi risolutivi nel programma delle manutenzioni del Comune, ma anche la competenza specifica dei tecnici e degli addetti affinché gli interventi risultino realmente efficaci e sostenibili nel tempo. Una volta acquisite queste competenze e interiorizzati gli approcci corretti, sarà infatti possibile replicarli in modo sistematico su tutto il territorio comunale, estendendo progressivamente i benefici di un ambiente inclusivo. È possibile agire attraverso una formazione e sensibilizzazione dei dipendenti del cantiere comunale, accompagnando le aziende esterne coinvolte nelle attività di ripristino e, per ultimo, applicando maggiore controllo sulla corretta esecuzione dei lavori.

Si è notato infatti che spesso l'intervento privato e l'attività di ditte esterne influisce negativamente sulla qualità dei percorsi: nei nuovi interventi di edificazione e lottizzazione così come in altri interventi sui sottoservizi non sempre si presta una sufficiente cura nella realizzazione delle opere di urbanizzazione dovute e/o nell'attività di ripristino.

Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata, Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata

La seconda tipologia di criticità per frequenza è l'assenza di segnaletica tattilopiantare (141 punti, circa il 15% del totale), con particolare riferimento all'individuazione degli attraversamenti pedonali e delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico e alle interruzioni del percorso.

In questo caso la soluzione richiede interventi decisamente più complessi, con l'acquisto delle piastre tattilopiantari e, spesso, una progettazione dedicata. Queste piastre vengono posizionate come guida per persone con disabilità visiva, che possono percepirle attraverso il contatto diretto con i piedi o con l'ausilio di un bastone bianco, talvolta integrato con transponder o sensori RFID per la trasmissione di informazioni aggiuntive.

Sono elementi fondamentali negli attraversamenti pedonali e in situazioni promiscue, dove è necessario segnalare un possibile pericolo e indicare un punto di arresto alle persone cieche o ipovedenti. Questi sistemi di orientamento, progettati per garantire sicurezza e autonomia, sono regolamentati da normative specifiche, tra cui la UNI 11538-1:2014¹² che definisce i criteri per la progettazione, la posa in opera e le caratteristiche tecniche delle superfici tattili a pavimento.

L'impatto economico delle guide tattilopiantari può essere significativo: è fondamentale che l'Amministrazione presti particolare attenzione fin dalle prime fasi di intervento nei cantieri, sia per attività di manutenzione che per nuove realizzazioni, indipendentemente dal fatto che siano già avviati o ancora in fase di pianificazione. Includere la pavimentazione tattilopiantare sin dall'inizio dei lavori può comportare infatti un costo significativamente inferiore rispetto alla sua installazione in un contesto già completato. Questo approccio consapevole alle nuove opere è un passo essenziale per l'attuazione efficace del PEBA.

Un ruolo secondario in termini di ricorrenza ma importante per la riduzione del pericolo di caduta gioca invece la presenza (o assenza) di elementi di segnalazione tattile e ad alto contrasto cromatico per l'individuazione di gradini e dislivelli, risolvibile anche con elementi fissati alla pavimentazione esistente.

Passo carraio inadeguato

Anche la presenza di passi carrai non confortevoli ricorre per il 15% dei casi. La metà di questi presenta un problema di doppia pendenza, con quella trasversale al senso di marcia del pedone eccessiva nella zona di transito dei veicoli. Questa risulta molto insidiosa per le persone con disabilità fisica che utilizzano ausili con ruote (sedie ma anche deambulatori) e

¹² Norma UNI 11538-1:2014, *Segnaletica tattile a pavimento per ipovedenti e non vedenti – Linee guida per la progettazione e la posa in opera*, Ente Italiano di Normazione (UNI), Milano, 2014.

trasmette un'insicurezza effettiva e percepita notevole. L'altra metà dei passi carrai segnalati presenta solamente eccessiva pendenza longitudinale nelle due rampe di raccordo.

Questa criticità coinvolge direttamente i privati cittadini che realizzano i passi carrai, spesso senza considerare l'impatto sulle persone con disabilità o mobilità ridotta. Per garantire la qualità necessaria nell'esecuzione di opere da parte dei privati l'Amministrazione potrebbe intervenire regolamentando il rilascio delle concessioni, imponendo opportuni criteri tecnici e prevedendo controlli rigorosi, in modo da assicurare che le pendenze non ostacolino il transito pedonale e la fruibilità degli spazi pubblici.

Percorso inadeguato o non protetto

L'assenza di percorsi pedonali o la presenza di percorsi inadeguati o non protetti ricorre 79 volte (quasi il 9% del totale). Si segnala però che questa criticità viene individuata puntualmente per offrire una lettura omogenea del rilievo sulle basi cartografiche, ma è costituita prevalentemente da elementi lineari talvolta anche molto estesi. È il caso della separazione fra percorso pedonale e ciclabile, registrato tre volte (in corso Quattro Novembre, in piazza Trento e in Via del Teroldego) per un'estensione totale di oltre 1,5 km, con un notevole impatto economico nella stima della soluzione. La promiscuità tra le vie pedonali e ciclabili determina forte insicurezza per le persone in condizioni di fragilità (soprattutto persone con disabilità visive, ma anche solo genitori con bambini piccoli, persone anziane o sbadate).

Fra le altre voci di questa tipologia è molto frequente l'assenza del percorso pedonale a raso, proposto come soluzione all'assenza di marciapiede sia nell'area del centro storico sia in zone più esterne agricole e produttive.

Per finire in diversi contesti ripidi per morfologia del territorio si è segnalata l'assenza di corrimano, utile a rendere più sicura e meno impegnativa la salita.

Raccordo pedonale inadeguato

Si registrano 59 raccordi con pendenze inadeguate fra la quota del marciapiede e quella della sede stradale, in prossimità degli attraversamenti. L'assenza di una porzione di percorso pedonale in piano è critica soprattutto per chi utilizza ausili con ruote: è infatti indispensabile poter disporre di un'area dove poter attendere che la strada sia libera da veicoli senza che il mezzo vada per inerzia verso la strada. Questa accortezza deve essere tenuta in considerazione anche nel caso in cui si realizzino attraversamenti con semaforo con pulsante, dove è necessario spostare una mano dall'ausilio (e dal suo freno).

Pendenza eccessiva del piano di calpestio

La pendenza eccessiva del piano di calpestio in situazioni non motivate dalla morfologia territoriale riguarda circa il 6% delle criticità totali (34 punti con pendenza eccessiva longitudinale al senso di marcia (maggiore al 5%) e 24 con pendenza eccessiva trasversale (maggiore all'1%).

Attraversamento pedonale assente o inadeguato

A Mezzocorona sono stati individuati 31 incroci privi di attraversamento pedonale sicuro, ritenuto necessario ai fini della continuità del percorso pedonale.

Arredo urbano assente o inadeguato

Nel rilievo di Mezzocorona si è prestata attenzione nel segnalare tanto la presenza di ostacoli o barriere quanto l'assenza di elementi facilitatori all'uso confortevole dei percorsi urbani. In quest'ottica sono state individuate alcune criticità nelle caratteristiche degli elementi di arredo urbano (22 record, 2% del totale). Si tratta a esempio di isole ecologiche con elementi di conferimento non utilizzabili da persone di bassa statura o in sedia a rotelle, di sedute o fontanelle non comode per la scelta del modello o, più spesso, per le caratteristiche della pavimentazione circostante, non adatta alla raggiungibilità e affiancamento. Talvolta invece della sostituzione degli elementi si è proposta l'integrazione degli esistenti con altri nuovi più funzionali.

Gradino, Ostacolo, Vegetazione inadeguata

In poche circostanze sono stati riscontrati gradini privi di una possibilità di superamento del dislivello con rampa, ostacoli (da rimuovere oppure da rendere evidenti e schermati con elementi di segnalazione e protezione), elementi vegetali che riducono il passaggio o sono di intralcio sui percorsi pedonali.

Informazione e comunicazione assente o inadeguata

15 criticità sono costituite dall'assenza o inadeguatezza dei sistemi di comunicazione e informazione: particolare attenzione è stata dedicata alle soluzioni, anche tecnologiche, che rendono le informazioni accessibili attraverso diversi canali sensoriali, facilitando l'orientamento e l'utilizzo degli spazi e dei servizi. Esempi includono la diffusione di avvisi acustici presso le fermate del trasporto pubblico e l'integrazione dei totem multimediali esistenti con contenuti accessibili a un pubblico più ampio.

Parcheggio riservato inadeguato

In pochi casi si riscontrano criticità relative ai parcheggi riservati alle persone con disabilità. La scarsa dotazione di parcheggi dedicati è prevalente rispetto alla presenza di parcheggi inadeguati per dimensioni o caratteristiche della segnaletica.

La tabella che segue costituisce una panoramica completa della distribuzione delle categorie per tipologia e per descrizione, in valori assoluti e percentuali.

Criticità	Descrizione criticità	Quantità	%
Pavimentazione inadeguata	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa	208	22,9%
	Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino	49	5,4%
	Sconnessione generalizzata della pavimentazione	22	2,4%
	Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature	14	1,5%

Criticità	Descrizione criticità	Quantità	%
	Pavimentazione sconnessa/deformata per la presenza di radici affioranti	4	0,4%
	Attraversamento pedonale con pavimentazione inadeguata per la presenza di sconnessioni, chiusini/caditoie non raccordati con la pavimentazione esistente	3	0,3%
Totale Pavimentazione inadeguata		300	33,0%
Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di attraversamento pedonale;	88	9,7%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per interrompere il percorso	17	1,9%
	Assenza o danneggiamento di segnaletica di preavviso di un attraversamento	12	1,3%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di fermata del mezzo pubblico	12	1,3%
	Assenza di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di edificio pubblico/targa tattile	7	0,8%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare di ostacoli	2	0,2%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti;	2	0,2%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di doppio attraversamento pedonale;	1	0,1%
Totale Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata		141	15,5%
Passo carraio inadeguato	Passo carraio inadeguato con abbassamento	70	7,7%
	Passo carraio inadeguato	70	7,7%
Totale Passo carraio inadeguato		140	15,4%
Percorso inadeguato o non protetto	Assenza di percorso pedonale a raso	28	3,1%
	Assenza di protezione del percorso pedonale	15	1,7%
	Assenza di percorso accessibile o percorso sottodimensionato	10	1,1%
	Percorso con pendenza inadeguata e non giustificata	8	0,9%
	Percorso in pendenza privo di corrimano	7	0,8%
	Assenza di percorso in rilevato	4	0,4%
	Separazione non adeguata fra percorso pedonale e ciclabile	3	0,3%
	Assenza di parapetto	2	0,2%
	Assenza di corrimano ad uno o entrambi i lati della scala	2	0,2%
Totale Percorso		79	8,7%

Criticità	Descrizione criticità	Quantità	%
inadeguato o non protetto			
Raccordo pedonale inadeguato	Raccordo pedonale inadeguato - compresenza pendenze longitudinale e trasversale in prossimità della rampa di raccordo tra il marciapiede e l'attraversamento in carreggiata	59	6,5%
Totale Raccordo pedonale inadeguato		59	6,5%
Pendenza eccessiva del piano di calpestio	Scivolo con pendenza longitudinale eccessiva o assenza di scivolo	34	3,7%
	Pendenza trasversale eccessiva	24	2,6%
Totale Pendenza eccessiva del piano di calpestio		58	6,4%
Attraversamento pedonale assente o inadeguato	Assenza di attraversamento pedonale (a raso)	31	3,4%
	Assenza di strisce zebra	2	0,2%
	Attraversamento pedonale con pendenza trasversale	1	0,1%
Totale Attraversamento pedonale assente o inadeguato		34	3,7%
Arredo urbano assente o inadeguato	Isola ecologica inaccessibile per il modello degli elementi di conferimento	10	1,1%
	Necessità di adeguamento dimensionale dello stallo a corredo di seduta preesistente	6	0,7%
	Parchi gioco, assenza di attrezzature e giochi fruibili	3	0,3%
	Modello di fontanella non accessibile o assente	1	0,1%
	Fontanella non accessibile per le caratteristiche della pavimentazione	1	0,1%
	Assenza di panca per la seduta o modello di panca con la forma della seduta inadeguata	1	0,1%
Totale Arredo urbano assente o inadeguato		22	2,4%
Gradino	Gradino maggiore di 2,5 cm - soluzione a una rampa	12	1,3%
	Gradino minore di 2,5 cm	3	0,3%
	Gradino maggiore di 2,5 cm - soluzione a due rampe	3	0,3%
Totale Gradino		18	2,0%
Ostacolo	Ostacolo da proteggere(cassetta postale/impianto semaforico/palo di illuminazione/parchimetro/pensilina)	10	1,1%
	Ostacolo da riposizionare - complesso (dissuasore di sosta/ espositore fisso/ base fissa a corredo di segnaletica verticale/ seduta)	4	0,4%
	Ostacolo costituito dalla sosta non regolamentare di veicoli	3	0,3%
Totale Ostacolo		17	1,9%
Informazione e comunicazione assente o	Assenza o inadeguatezza delle informazioni acustiche	13	1,4%

<i>Criticità</i>	<i>Descrizione criticità</i>	<i>Quantità</i>	<i>%</i>
inadeguata	Assenza o inadeguatezza di comunicazione scritta in prossimità di pubblico servizio/edificio	1	0,1%
	Assenza di sistemi tecnologici di comunicazione delle informazioni	1	0,1%
Totale Informazione e comunicazione assente o inadeguata		15	1,7%
Parcheggio riservato inadeguato	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili	5	0,6%
	Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale di area inadeguata (dimensioni inferiori a 5x3,20 m) o sprovvisto di segnaletica orizzontale	3	0,3%
	Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale sprovvisto di segnaletica su supporto verticale	2	0,2%
	Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale di area inadeguata (dimensioni inferiori a 5x3,20 m) e sprovvisto di segnaletica su supporto verticale e orizzontale	2	0,2%
Totale Parcheggio riservato inadeguato		12	1,3%
Vegetazione inadeguata	Vegetazione eccessiva o inadeguata lineare	6	0,7%
	Vegetazione eccessiva o inadeguata puntuale	3	0,3%
Totale Vegetazione inadeguata		9	1,0%
Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	Difficoltà di percezione della differenza di quota	5	0,6%
Totale Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata		5	0,6%

L'ultimo grafico illustra l'incidenza dei diversi materiali individuati per le soluzioni tipologiche alle criticità rilevate. Coerentemente con la frequenza delle criticità che riguardano pavimentazioni e sistemi di orientamento tattilopiantare l'asfalto è di gran lunga il materiale più indicato, seguito dalla segnaletica tattilopiantare e dal porfido. Quest'ultimo è rappresentativo di molte criticità riscontrate nell'area del centro storico.

Alcune barriere non presentano un materiale specifico per l'intervento proposto: si tratta di esecuzioni che richiedono una progettazione ad hoc e di cui, pertanto, non è possibile determinare a priori uno specifico materiale da utilizzare.

Le altre soluzioni, come segnaletica a terra, archetti metallici, cemento e sigillante per fugature presentano percentuali decisamente più basse.



Distribuzione delle criticità rilevate per materiale (valori assoluti)



4.2. Distribuzione territoriale

Risulta interessante presentare alcune ulteriori considerazioni sulla distribuzione territoriale delle criticità rilevate, anche perché il criterio geografico può condurre l'organizzazione delle attività di intervento per la risoluzione di quanto segnalato.

Di seguito sono ordinate tutte le vie che sono state interessate dal rilievo per numero di criticità registrate, in valori assoluti e percentuali.

<i>Indirizzo</i>	<i>Quantità</i>	<i>%</i>
CANE', Via	112	12,32%
FORNAI, Via	61	6,71%
ROTALIANA, Via	55	6,05%
QUATTRO NOVEMBRE, Corso	53	5,83%
ROMANA, Via	51	5,61%
BORGO NUOVO, Via	44	4,84%
SAN GOTTARDO, Piazza	40	4,40%
CESARE BATTISTI, Via	35	3,85%
SAN MARCO, Via	29	3,19%
CONTE CARLO MARTINI, Via	27	2,97%
SAN MICHELE, Via	24	2,64%
FRATELLI GRANDI, Via	24	2,64%
EGHETI, Via	24	2,64%
TRENTO, Piazza	23	2,53%
FRATELLI BRONZETTI, Via	22	2,42%
DEL TEROLDEGO, Via	21	2,31%
SANT'ANTONIO, Via	20	2,20%
DEI CAMORZI, Via	20	2,20%
EUROPA, Viale	17	1,87%
DANTE ALIGHIERI, Via	17	1,87%
SAN GIOVANNI BOSCO, Via	16	1,76%
SOTTODOSSI, Via	14	1,54%
DESIDERIO REICH, Via	14	1,54%
ALLA GROTTA, Via	10	1,10%
SANTA MARIA, Via	9	0,99%
ROMA, Via	9	0,99%
PAPA PIO DODICESIMO, Via	9	0,99%
ROVERETO, Via	7	0,77%
FRANCESCO DE LUCA, Via	7	0,77%
DELLA LEGA, Via	7	0,77%
DELLA CHIESA, Piazza	7	0,77%
BARONE GIOVANNI CRISTANI, Via	7	0,77%
SAN ROCCO, Via	6	0,66%
RENATO DE BARBIERI, Parco	6	0,66%
LIBERTA', Corso	6	0,66%
GUGLIELMO MARCONI, Via	6	0,66%
DEL GIONTECH, Via	6	0,66%
CAVALLEGGERI DI ALESSANDRIA, Via	6	0,66%
PADRE GRAZIANO LEONARDELLI, Piazza	4	0,44%
JOHN KENNEDY, Via	4	0,44%
FRANCO BERTAGNOLLI, Parco	4	0,44%
FRANCESCO DE PANIZZA, Via	4	0,44%

Indirizzo	Quantità	%
DEL CASTELLO, Via	4	0,44%
ALESSANDRO MANZONI, Via	4	0,44%
NUOVA, Via	3	0,33%
GIUSEPPE GARIBALDI, Piazza	3	0,33%
GIOVANNI SEGANTINI, Via	3	0,33%
DEI SENTIERI, Via	2	0,22%
ADUA, Via	2	0,22%
SILVIO PELLICO, Via	1	0,11%

Via Canè è la via con più criticità: si tratta di un asse molto lungo con marciapiede su entrambi i lati e con diverse problematiche sulle pavimentazioni: in primo luogo il cattivo stato di conservazione dell'asfalto sul marciapiede diffuso in molti tratti, secondariamente la presenza di molti passi carrai inadeguati e di tratti con pendenze eccessive (prevalentemente longitudinali al senso di marcia). Frequentemente la larghezza del marciapiede è anche piuttosto ridotta.

Anche su via Fornai sono state riscontrate molte criticità, analogamente riferite alla qualità delle pavimentazioni e alla presenza di passi carrai che non assicurano una percorribilità comoda e sicura. In questo caso la strada ha alcuni tratti privi di marciapiede in rilevato.

Segue via Rotaliana, che ha per la maggior parte del tratto analizzato marciapiede su entrambi i lati. Via Rotaliana è interessata dal complesso dell'istituto scolastico comprensivo, presso il quale si concentrano alcune criticità connesse alla segnaletica tattilopiantare per l'orientamento e per l'individuazione degli attraversamenti e dei servizi di pertinenza (accesso all'istituto, fermate dello scuolabus). Nel tratto più esterno (a sud della rotonda di intersezione con via S. Antonio) la pavimentazione del marciapiede è deteriorata in maniera piuttosto generalizzata.

In corso Quattro Novembre il marciapiede è presente su entrambi i lati, uno dei quali molto largo, pavimentato in mattonelle di cemento e dedicato a un uso promiscuo ciclopedonale. La pavimentazione presenta sconnessioni dovute alle fugature in diversi punti. Data la lunghezza dell'asse un'altra criticità riscontrata più volte è l'assenza di segnaletica tattilopiantare in prossimità degli attraversamenti pedonali. La necessità di separazione fra il percorso pedonale e quello ciclabile è stata indicata una sola volta ma è estesa per tutta la lunghezza della via.

Le stesse tre criticità (pavimentazione inadeguata, passo carraio inadeguato, segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata) ricorrono anche in via Romana, via Borgo novo, piazza San Gottardo, via Cesare Battisti, e via San Marco.

In piazza San Gottardo la pavimentazione in cubetti di porfido presenta moltissime sconnessioni per il cattivo stato delle fugature. Si precisa che il tratto della piazza e di via Dante interessato temporaneamente dal cantiere della nuova scuola non è stato preso in considerazione poiché si tratta di una situazione in continua evoluzione e sarà oggetto di futuri ripristini. In via Romana molti passi carrai non sono stati eseguiti correttamente, ma il marciapiede è piuttosto largo e sarebbe possibile intervenire mantenendo il passo carraio in

piano alla quota del marciapiede e inserendo all'estremità il cordolo in pietra di raccordo con la quota stradale.

Il rilievo delle vie in prossimità del centro storico (via Conte Martini, via De Luca, via Barone Cristani), da esito a considerazioni differenti: oltre alle caratteristiche della pavimentazione si riscontra in moltissimi tratti l'assenza (o il sottodimensionamento) del percorso pedonale e la larghezza degli assi stradali che ne impedisce la nuova realizzazione.

La tabella che segue presenta il dettaglio di quanto esposto, riportando per ciascuna via il dettaglio delle tipologie di criticità, oltre all'ammontare delle stesse.

<i>Indirizzo</i>	<i>Criticità</i>	<i>Quantità</i>
CANE', Via	Pavimentazione inadeguata	39
	Passo carraio inadeguato	28
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	12
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	11
	Raccordo pedonale inadeguato	6
	Percorso inadeguato o non protetto	6
	Ostacolo	4
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Arredo urbano assente o inadeguato	2
	Vegetazione inadeguata	1
	Gradino	1
Totale CANE', Via		112
FORNAI, Via	Pavimentazione inadeguata	32
	Passo carraio inadeguato	11
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	4
	Raccordo pedonale inadeguato	4
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	3
	Vegetazione inadeguata	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
	Ostacolo	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale FORNAI, Via		61
ROTALIANA, Via	Pavimentazione inadeguata	21
	Passo carraio inadeguato	13
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	11
	Percorso inadeguato o non protetto	4
	Raccordo pedonale inadeguato	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1

	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
Totale ROTALIANA, Via		55
QUATTRO NOVEMBRE, Corso	Pavimentazione inadeguata	21
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	12
	Raccordo pedonale inadeguato	7
	Percorso inadeguato o non protetto	4
	Ostacolo	3
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	2
	Vegetazione inadeguata	1
	Passo carraio inadeguato	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale QUATTRO NOVEMBRE, Corso		53
ROMANA, Via	Pavimentazione inadeguata	13
	Passo carraio inadeguato	12
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	9
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	8
	Raccordo pedonale inadeguato	6
	Ostacolo	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
Totale ROMANA, Via		51
BORGH NUOVO, Via	Passo carraio inadeguato	12
	Pavimentazione inadeguata	10
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	9
	Raccordo pedonale inadeguato	4
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	4
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale BORGH NUOVO, Via		44
SAN GOTTARDO, Piazza	Pavimentazione inadeguata	13
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	10
	Raccordo pedonale inadeguato	5
	Percorso inadeguato o non protetto	3
	Parcheggio riservato inadeguato	3
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	2
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	2
	Passo carraio inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1

Totale SAN GOTTARDO, Piazza		40
CESARE BATTISTI, Via	Pavimentazione inadeguata	17
	Passo carraio inadeguato	10
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale CESARE BATTISTI, Via		35
SAN MARCO, Via	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	8
	Pavimentazione inadeguata	8
	Passo carraio inadeguato	6
	Raccordo pedonale inadeguato	2
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	2
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
Totale SAN MARCO, Via		29
CONTE CARLO MARTINI, Via	Pavimentazione inadeguata	7
	Percorso inadeguato o non protetto	6
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	4
	Ostacolo	2
	Gradino	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale CONTE CARLO MARTINI, Via		27
SAN MICHELE, Via	Pavimentazione inadeguata	9
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	4
	Passo carraio inadeguato	4
	Arredo urbano assente o inadeguato	2
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Ostacolo	1
	Gradino	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale SAN MICHELE, Via		24
FRATELLI GRANDI, Via	Pavimentazione inadeguata	12
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	4

	Passo carraio inadeguato	4
	Gradino	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Ostacolo	1
Totale FRATELLI GRANDI, Via		24
EGHETI, Via	Pavimentazione inadeguata	6
	Passo carraio inadeguato	6
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	2
	Gradino	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
Totale EGHETI, Via		24
TRENTO, Piazza	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	6
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	4
	Raccordo pedonale inadeguato	3
	Pavimentazione inadeguata	3
	Vegetazione inadeguata	2
	Parcheggio riservato inadeguato	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
	Gradino	1
Totale TRENTO, Piazza		23
FRATELLI BRONZETTI, Via	Pavimentazione inadeguata	7
	Passo carraio inadeguato	4
	Raccordo pedonale inadeguato	3
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	3
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Gradino	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale FRATELLI BRONZETTI, Via		22
DEL TEROLDEGO, Via	Pavimentazione inadeguata	10
	Passo carraio inadeguato	5
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale DEL TEROLDEGO, Via		21
SANT'ANTONIO, Via	Percorso inadeguato o non protetto	4

	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	4
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	2
	Passo carraio inadeguato	2
	Gradino	2
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Ostacolo	1
Totale SANT'ANTONIO, Via		20
DEI CAMORZI, Via	Passo carraio inadeguato	8
	Pavimentazione inadeguata	7
	Raccordo pedonale inadeguato	2
	Vegetazione inadeguata	1
	Gradino	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale DEI CAMORZI, Via		20
EUROPA, Viale	Pavimentazione inadeguata	7
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Gradino	2
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Passo carraio inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale EUROPA, Viale		17
DANTE ALIGHIERI, Via	Pavimentazione inadeguata	4
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Raccordo pedonale inadeguato	3
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Parcheggio riservato inadeguato	2
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Passo carraio inadeguato	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale DANTE ALIGHIERI, Via		17
SAN GIOVANNI BOSCO, Via	Pavimentazione inadeguata	6
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
	Passo carraio inadeguato	1

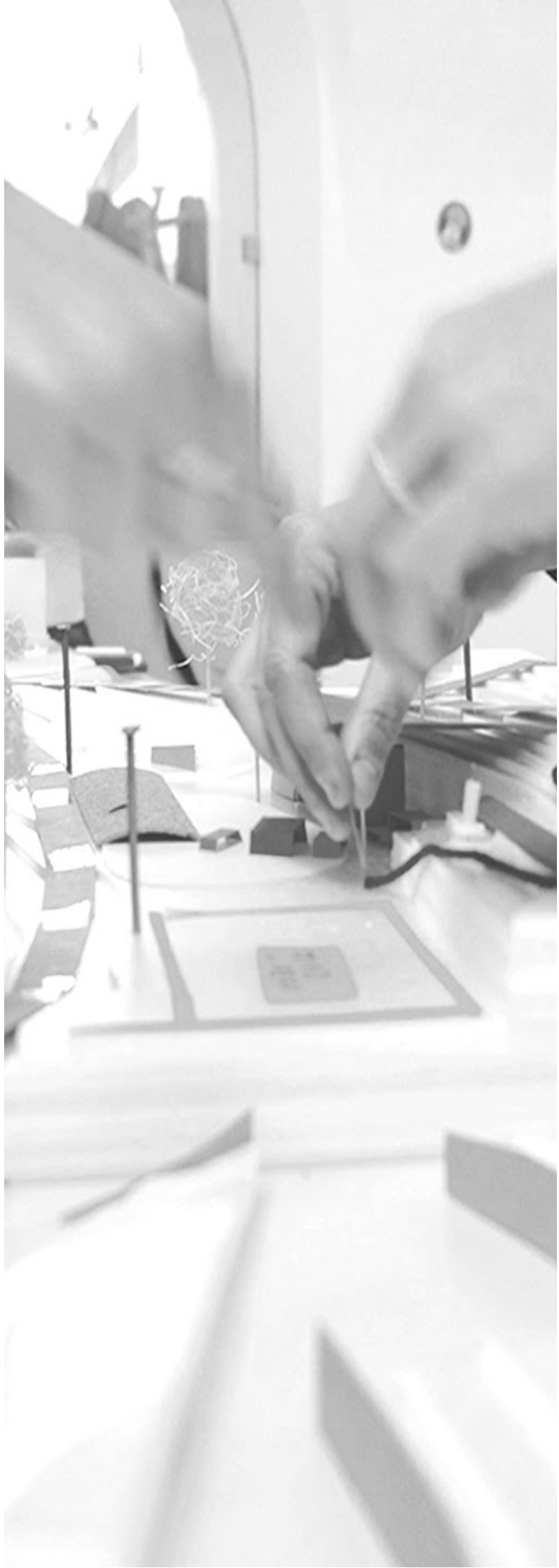
Totale SAN GIOVANNI BOSCO, Via		16
SOTTODOSSI, Via	Pavimentazione inadeguata	4
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Vegetazione inadeguata	1
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Passo carraio inadeguato	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale SOTTODOSSI, Via		14
DESIDERIO REICH, Via	Pavimentazione inadeguata	3
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Passo carraio inadeguato	2
	Gradino	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
Totale DESIDERIO REICH, Via		14
ALLA GROTTA, Via	Percorso inadeguato o non protetto	6
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	2
Totale ALLA GROTTA, Via		10
SANTA MARIA, Via	Pavimentazione inadeguata	4
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale SANTA MARIA, Via		9
ROMA, Via	Pavimentazione inadeguata	6
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale ROMA, Via		9
PAPA PIO DODICESIMO, Via	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	3
	Pavimentazione inadeguata	3
	Passo carraio inadeguato	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
Totale PAPA PIO DODICESIMO, Via		9

ROVERETO, Via	Percorso inadeguato o non protetto	3
	Pavimentazione inadeguata	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale ROVERETO, Via		7
FRANCESCO DE LUCA, Via	Percorso inadeguato o non protetto	5
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale FRANCESCO DE LUCA, Via		7
DELLA LEGA, Via	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Pavimentazione inadeguata	2
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Passo carraio inadeguato	1
Totale DELLA LEGA, Via		7
DELLA CHIESA, Piazza	Pavimentazione inadeguata	3
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
	Passo carraio inadeguato	1
Totale DELLA CHIESA, Piazza		7
BARONE GIOVANNI CRISTANI, Via	Percorso inadeguato o non protetto	3
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Pavimentazione inadeguata	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
Totale BARONE GIOVANNI CRISTANI, Via		7
SAN ROCCO, Via	Pavimentazione inadeguata	2
	Passo carraio inadeguato	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
Totale SAN ROCCO, Via		6
RENATO DE BARBIERI, Parco	Arredo urbano assente o inadeguato	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
Totale RENATO DE BARBIERI, Parco		6
LIBERTA', Corso	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Vegetazione inadeguata	1
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1

Totale LIBERTA', Corso		6
GUGLIELMO MARCONI, Via	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Pavimentazione inadeguata	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
Totale GUGLIELMO MARCONI, Via		6
DEL GIONTECH, Via	Pavimentazione inadeguata	5
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale DEL GIONTECH, Via		6
CAVALLEGGERI DI ALESSANDRIA, Via	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	2
	Pavimentazione inadeguata	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Raccordo pedonale inadeguato	1
Totale CAVALLEGGERI DI ALESSANDRIA, Via		6
PADRE GRAZIANO LEONARDELLI, Piazza	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale PADRE GRAZIANO LEONARDELLI, Piazza		4
JOHN KENNEDY, Via	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
Totale JOHN KENNEDY, Via		4
FRANCO BERTAGNOLLI, Parco	Arredo urbano assente o inadeguato	2
	Pavimentazione inadeguata	1
	Ostacolo	1
Totale FRANCO BERTAGNOLLI, Parco		4
FRANCESCO DE PANIZZA, Via	Vegetazione inadeguata	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale FRANCESCO DE PANIZZA, Via		4
DEL CASTELLO, Via	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale DEL CASTELLO, Via		4
ALESSANDRO MANZONI, Via	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Ostacolo	1

Totale ALESSANDRO MANZONI, Via		4
NUOVA, Via	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Passo carraio inadeguato	1
	Gradino	1
Totale NUOVA, Via		3
GIUSEPPE GARIBALDI, Piazza	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale GIUSEPPE GARIBALDI, Piazza		3
GIOVANNI SEGANTINI, Via	Pavimentazione inadeguata	2
	Percorso inadeguato o non protetto	1
Totale GIOVANNI SEGANTINI, Via		3
DEI SENTIERI, Via	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale DEI SENTIERI, Via		2
ADUA, Via	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale ADUA, Via		2
SILVIO PELLICO, Via	Percorso inadeguato o non protetto	1
Totale SILVIO PELLICO, Via		1

5. La condivisione nella redazione del piano



Per la redazione del PEBA di Mezzocorona è stato adottato un approccio fondato sulla condivisione e sul confronto costante con l'Amministrazione comunale, con l'obiettivo di garantire un processo aperto e capace di recepire le reali esigenze del territorio e di tradurle in soluzioni concrete ed efficaci per migliorare la fruibilità degli spazi pubblici.

Nel mese di ottobre 2024 è poi stata organizzata una serata pubblica dedicata alla presentazione degli obiettivi e delle modalità operative del PEBA. Durante l'incontro sono stati illustrati i principali riferimenti culturali e normativi su cui si basa il piano, evidenziando l'importanza di un approccio progettuale orientato all'inclusione e alla qualità degli interventi. Nonostante la partecipazione ristretta l'incontro ha inteso offrire a cittadini e cittadine l'opportunità di contribuire attivamente segnalando eventuali difficoltà nella fruizione degli spazi pubblici e di fornire suggerimenti e osservazioni utili alla definizione delle strategie di intervento.

Parallelamente è stato portato avanti un costante lavoro di confronto con l'Amministrazione, finalizzato alla costruzione di strumenti operativi che fossero il più possibile rispondenti alle esigenze di gestione del territorio e, al tempo stesso, facilmente applicabili nei futuri interventi di riqualificazione e manutenzione. In particolare sono stati coinvolti direttamente gli addetti incaricati degli interventi di ripristino, con i quali sono state condivise soluzioni tipologiche per il corretto trattamento di pavimentazioni, pendenze e altri elementi urbani. Questo approccio ha inteso instaurare un processo virtuoso, mirato a garantire esecuzioni di qualità che non richiedano successivi interventi correttivi, ottimizzando così tempi e risorse. Con la stessa logica sono state fornite indicazioni per la migliore organizzazione dei servizi sanitari, con particolare riferimento alla realizzazione del nuovo Centro Anziani in via Fratelli Grandi.

Il lavoro svolto per la redazione del PEBA di Mezzocorona si fonda sulla convinzione che un approccio basato sulla collaborazione tra istituzioni, cittadini e tecnici possa portare a soluzioni realmente efficaci e sostenibili nel tempo. La volontà di promuovere un dialogo aperto e continuo rappresenta un valore aggiunto per la qualità degli interventi, contribuendo a rendere il territorio più inclusivo e accogliente per tutti.

6. Focus e indirizzi strategici



L'attività di analisi incrociata con i dati di rilievo e con quanto emerso dal confronto con l'Amministrazione ha messo in luce le possibili priorità e linee di intervento di particolare interesse per il Comune di Mezzocorona.

I casi identificati appartengono a due categorie:

- luoghi: contesti di particolare interesse in quanto ambiti identitari per la comunità o di particolare affluenza per turisti, fruitori e cittadini;
- argomenti: ovvero temi trasversali con valenza in diversi ambiti territoriali

In entrambi i casi si dovrà prevedere ad attivare progettazioni specifiche e complesse che non si limitino al PEBA, ma che siano poste in relazione con altri sistemi e piani secondo un approccio multidisciplinare, anche attraverso l'attivazione di momenti di confronto con il tessuto locale per la discussione dei sistemi di intervento.

6.1. Connessioni fra i servizi

In un'ottica strategica di intervento sul PEBA una priorità efficace può essere rappresentata dalla soluzione delle criticità riscontrate nelle principali arterie di collegamento tra le stazioni ferroviarie e i servizi centrali del paese. Si individuano a questo scopo via Barone Cristani (almeno nel tratto iniziale fino alla biblioteca), via Dante, via San Gottardo (e il suo proseguimento fino alle scuole in via Rotaliana), corso IV Novembre e piazza Trento come assi privilegiati per la mobilità quotidiana, in quanto collegano direttamente i nodi intermodali delle stazioni (Borgata, Trento-Malè ferrovia del Brennero) con poli di forte attrattività pubblica come il municipio, la biblioteca, le scuole, il centro anziani e le principali aree verdi attrezzate. Intervenire in via prioritaria su queste direttrici consentirebbe non solo di migliorare sensibilmente la fruibilità per un ampio numero di utenti, ma anche di dare un segnale concreto della volontà dell'Amministrazione di agire in modo sistemico e inclusivo a partire dagli spostamenti fondamentali. L'intervento organico e coordinato su queste direttrici, con la risoluzione puntuale delle criticità presenti lungo i tracciati, permetterebbe una prima rete di percorsi di mobilità accessibile, continui e coerenti, in grado di garantire a tutte le persone – residenti, pendolari e visitatori – percorsi fruibili in sicurezza e comfort, senza soluzioni di continuità impreviste lungo il tragitto. In questo modo, la fruibilità non resta confinata a interventi isolati, ma diventa una qualità strutturale dello spazio pubblico urbano, contribuendo ad aumentarne il benessere ambientale.

6.2. Assenza di percorsi pedonali

Molte vie di Mezzocorona sono sprovviste di marciapiede, sia nel centro storico (per esempio in via De Luca, via Manzoni) sia in aree periferiche di campagna (come in via S. Antonio). In entrambi i casi si presenta frequentemente la difficoltà di individuare un intervento di creazione e protezione di percorsi pedonali, per via della larghezza ridotta della sezione stradale.

Si è proposto di utilizzare la segnaletica a terra (striscia bianca continua o tratteggiata) per la creazione di un percorso pedonale a raso, anche se non è disponibile una larghezza sufficiente per impedire fisicamente alle auto di attraversarla. Il suo scopo in un contesto così ristretto sarebbe infatti più orientato a delimitare visivamente uno spazio e a sensibilizzare gli utenti della strada a rispettare una zona di sicurezza. Questo intervento può essere compiuto impiegando una striscia bianca riflettente, anche in spessore, e/o accompagnata da una colorazione per richiamare l'attenzione degli automobilisti e affiancando ai percorsi una segnaletica verticale che evidenzia la presenza di pedoni.

Nei tratti del centro storico si potrebbe compiere un ulteriore passo in questa direzione, valutando l'adozione del modello dello *shared space*. Questo approccio, sperimentato con successo in molte città europee, prevede la condivisione dello spazio stradale tra pedoni, ciclisti e veicoli, riducendo la separazione fisica tra le diverse tipologie di utenti e puntando sulla moderazione del traffico attraverso il design urbano. Il ricorso all'uso di materiali con diversa ruvidità o colorazione per differenziare le zone pedonali o per articolare il percorso inserendo piccoli tratti non lineari per le autovetture può contribuire a creare un ambiente più sicuro e vivibile, inducendo gli automobilisti a ridurre la velocità e a prestare maggiore attenzione alla presenza di pedoni. Si tratta di una scelta innovativa, che offre un duplice vantaggio: da un lato innalza il livello di comfort e sicurezza per tutti gli utenti dello spazio pubblico, dall'altro promuove una cultura dell'inclusione e un approccio più consapevole e sostenibile all'uso dell'automobile. È evidente che l'adozione di questo modello richiederà un attento percorso di sensibilizzazione e accompagnamento della cittadinanza, non solo per favorirne l'accettazione – inizialmente forse ostacolata da resistenze culturali – ma anche per incoraggiare un atteggiamento più empatico e inclusivo verso le diverse esigenze di mobilità.

In alcuni tratti di campagna invece, dove il traffico raggiunge velocità elevate (e nell'impossibilità di adoperare cordoli di separazione o archetti parapedonali) si può valutare la possibilità di adottare o potenziare altre strategie per la riduzione delle stesse, come i dissuasori ottici o sonori o i dossi e l'installazione di sistemi di controllo elettronico della velocità.

In altre strade di ambito extraurbano infine le dimensioni consentirebbero la realizzazione di marciapiedi in rilevato: è il caso a esempio di viale Fenice, dove i veicoli raggiungono andature elevate. Trattandosi di un'area prevalentemente industriale che ospita però un servizio pubblico (il Centro Raccolta Materiali) si suggerisce di valutare l'opportunità di creare un percorso pedonale in rilevato o, per lo meno, protetto.

6.3. Promiscuità dei percorsi ciclopedonali del percorso ciclopedonale

Per garantire la sicurezza e il comfort dei pedoni, con particolare attenzione alle persone con fragilità o disabilità, soprattutto sensoriali e cognitive, si suggerisce di risolvere la promiscuità tra percorsi ciclabili e pedonali, presente su via Quattro Novembre, piazza Trento e via del Teroldego. La soluzione proposta è la separazione fisica tra le due modalità di mobilità con la realizzazione di cordoli di separazione fra corsie dedicate, per lo meno nel percorso di via Quattro Novembre, strategico per il raggiungimento della stazione dal centro. Possono essere previste anche differenziazioni cromatiche e di rugosità della pavimentazione, così da rendere immediatamente riconoscibili gli spazi riservati a ciascun utente. Dove la separazione fisica non è possibile, si raccomanda di introdurre una segnaletica chiara e ben visibile, regolamentando la velocità delle biciclette in aree condivise e incentivando l'uso di campanelli o avvisi sonori per segnalare la propria presenza ai pedoni.

6.4. Gestione delle pendenze dovute alla morfologia del territorio

La maggior parte delle vie di Mezzocorona non presenta pendenze eccessivamente faticose, ma esistono diversi percorsi che possono risultare faticosi per persone con disabilità motorie, fragilità, o tendenza all'affaticamento (uno su tutti: via alla grotta). Nell'ovvia impossibilità di eliminare dei dislivelli dovuti alla morfologia territoriale si propongono alcune strategie alternative e compensative che possono contribuire a migliorare significativamente l'accessibilità, la sicurezza e il comfort dei percorsi. Si ricorda anche di tenere in considerazione che le persone con disabilità motorie non sono l'unica utenza fragile della città, e che vale quindi in ogni caso la pena investire per la qualità dei percorsi, ancorché scoscesi.

Tra le soluzioni compensative più efficaci vi è l'installazione di corrimano (a doppia altezza, per un uso comodo anche da parte di bambini o persone di bassa statura). È inoltre utile prevedere zone in piano distribuite lungo il percorso, possibilmente attrezzate con sedute e punti acqua e correttamente ombreggiate, che consentano alle persone di effettuare soste per il recupero fisico. La segnaletica assume un ruolo cruciale: cartelli informativi con indicazioni chiare sull'andamento del percorso, sulla pendenza, sulla presenza di eventuali gradini e di punti di sosta possono aiutare gli utenti a pianificare il tragitto in base alle proprie esigenze. Ulteriori accorgimenti possono includere la realizzazione di superfici antiscivolo, l'illuminazione adeguata per garantire la visibilità anche nelle ore serali e la segnalazione chiara dei dislivelli e dei cambi di pendenza.

6.5. Arredo urbano e percorsi inclusivi negli spazi verdi

Nel Parco De Barbieri la fruibilità risulta limitata a causa della mancanza di specifiche accortezze. L'analisi del parco viene ripercorsa in questo paragrafo per offrire alcune indicazioni che possono essere attuate con profitto anche in altre aree verdi del Comune.

Gli elementi presenti, come l'area gioco, la distribuzione dei percorsi pavimentati, la disposizione delle panchine e la fontanella, non sono progettati per garantire un utilizzo agevole da parte di tutti, comprese le persone con disabilità o fragilità motorie. Si è già condivisa con l'Amministrazione l'opportunità di condurre interventi, anche contenuti, ma particolarmente significativi. Si suggerisce di realizzare una pavimentazione continua e compatta (come quella esistente in cubetti di porfido) di raccordo fra l'accesso su via Dante e l'area con la pergola, dove sono presenti panchine in un punto che offre una possibilità di sosta confortevole (e ombreggiata). La fontanella non è comodamente affiancabile, sia per le caratteristiche del modello sia, soprattutto, per la posizione sopraelevata rispetto al percorso e con pavimentazione in ciottolo. Le attrezzature di gioco non sono comodamente fruibili da parte di tutti sia per le caratteristiche della pavimentazione, sia per i modelli presenti. L'intervento in questo caso può riguardare dunque tanto la realizzazione di percorsi compatti, omogenei e correttamente raccordati per il raggiungimento e l'utilizzo dei giochi, quanto la scelta di nuovi modelli di questi ultimi. Fra questi si citano a titolo di esempio la giostra con pedana a raso, l'altalena con modello "a cesta" o con il seggiolino con schienale alto e cinture regolabili (tipo "orsetto"), comoda per bambini con disabilità motorie o difficoltà di equilibrio, giochi con elementi naturali come sabbia e acqua e pannelli sensoriali, utilizzabili, interessanti e stimolanti per tutti.

La presenza di uno spazio verde attrezzato può essere resa più evidente e chiara mediante l'installazione di segnaletica dedicata, che può trasmettere informazioni attraverso più canali (visivo scritto e simbolico con un buon contrasto cromatico, tattile e tattilo plantare). Per aumentare ulteriormente il comfort nell'esperienza d'uso del parco si è discusso anche della possibilità di realizzare dei nuovi bagni pubblici nell'area in prossimità delle rampe di raccordo con via Conte Martini.

6.6. Riqualificazione dei percorsi pedonali fra la Biblioteca e Palazzo Vogtenhof in via Giovanni Barone Cristani

Il tratto iniziale di via Giovanni Barone Cristani riveste un ruolo di particolare interesse per la presenza di edifici pubblici di rilievo, come la biblioteca e gli uffici comunali, oltre a una piazza attrezzata con panchine e fontana, ombreggiata con alberi. Tuttavia, l'assenza di un marciapiede di fronte alla biblioteca compromette la sicurezza e l'accessibilità dell'area. Si propone quindi la realizzazione di un marciapiede comodo e adeguatamente dimensionato, in grado di raccordarsi con la quota d'ingresso della biblioteca senza gradini. L'attraversamento pedonale esistente potrebbe essere sostituito con uno in rilevato in

modo da limitare la velocità dei mezzi in arrivo evitando contestualmente la realizzazione di ulteriori raccordi con il livello stradale.

La gestione della pendenza della rampa situata tra la sede carrabile e la piazza (pavimentata in pietra), risulta altrettanto critica: anche questa dovrebbe essere sostituita con un elemento più esteso e, dunque, pendenza più contenuta.

Questi interventi potrebbero assicurare un passaggio sicuro per tutti, inclusi pedoni con mobilità ridotta, famiglie con passeggini e utenti della biblioteca, migliorando così la fruibilità e la ricettività della zona.

6.7. Valorizzazione della passeggiata di via Giovanni Barone Cristani

Anche il tratto successivo di via Giovanni Barone Cristani ha un potenziale strategico e potrebbe essere oggetto di un intervento complessivo di riqualificazione e valorizzazione.

Potrebbe infatti essere trasformato in un circuito di passeggiata pensato appositamente per gli utenti del centro anziani e della casa di riposo, prevedendo appoggi ischiatici, attrezzature per l'esercizio fisico e cognitivo. Ciò implicherebbe in via ottimale la realizzazione di un nuovo marciapiede in rilevato o, subordinatamente, l'individuazione evidente del percorso pedonale a raso tramite segnaletica a terra e verticale.

Il segmento individuato per questa proposta è quello compreso fra la Biblioteca, il Circolo Anziani, la casa Cristani De Luca e il capitello votivo sottostante in prossimità della curva, anche se la prima parte di questo tracciato presenta una strettoia che rende difficoltosa la realizzazione di un percorso pedonale separato dalla sede stradale. Si sottolinea che la realizzazione di questo progetto avrebbe un impatto economico significativo, ma si ritiene strategico per la sicurezza, l'accessibilità e la valorizzazione dell'intero contesto. I costi possono essere contenuti alternando le due possibilità di realizzazione del percorso pedonale (in rilevato e a raso).

A integrazione di queste azioni si potrebbe effettuare una ricoloritura dello slargo (con i parcheggi) tra Circolo Anziani e casa Cristani De Luca, al fine di individuare meglio il percorso pedonale di collegamento e migliorare la visibilità per i pedoni.

Tutte queste azioni potrebbero essere infine valorizzate con il contributo della RSA e del Circolo Anziani che potrebbe farsi promotrice di passeggiate e percorsi comunitari a tema.

6.8. Il Monte di Mezzocorona

Sul Monte di Mezzocorona è stato condotto un sopralluogo di osservazione per individuare le principali criticità legate all'usabilità degli spazi, dei servizi e dei percorsi, pur escludendo una modalità di rilievo puntuale come quella svolta sui tratti pedonali urbani. Di seguito si presentano gli esiti di questa osservazione individuati con il supporto della documentazione

fotografica e si propongono alcuni interventi mirati per il miglioramento della qualità dell'accoglienza dell'area a forte vocazione turistica.

Attualmente il Monte viene raggiunto (prevalentemente) con la funivia. La porta della cabina della funivia ha luce libera di 70 cm, il pulsante di chiamata d'emergenza è collocato in posizione eccessivamente alta e le dimensioni interne sono molto ristrette, ma viene riferito che in caso di necessità (come a esempio la salita di una persona in sedia a ruote) possono essere svolte corse aggiuntive con il supporto del personale addetto presente, però, solamente nella stazione di valle. Queste osservazioni si riportano anche in visione della realizzazione delle nuove stazioni e della sostituzione del vettore di trasporto.

Con riferimento agli spazi aperti invece la pavimentazione dell'area di arrivo dai locali della funivia risulta sconnessa, la fontanella e il tavolo che si trovano in questo luogo non sono accostabili: si potrebbe valutare la possibilità di rendere la pavimentazione compatta nell'area che comprende questi elementi, raggiungendo anche il vicino pannello informativo e assicurando una connessione con il percorso pedonale esistente.



Gli elementi di arredo urbano potrebbero essere sostituiti con altri di uso più confortevole per persone con mobilità ridotta, in sedia a ruote o di bassa statura.



Il pannello informativo potrebbe essere a sua volta rinnovato, in particolare rispetto ai testi scritti, per una maggiore fruibilità. A supporto dell'orientamento infatti sarebbe utile integrare una mappa tattile e un sistema di informazioni audio accessibili tramite il QR code già esistente, con contenuti dedicati ai percorsi e alle attrazioni principali se possibile sviluppati con linguaggio Easy To Read.



Per migliorare l'accesso al punto panoramico in prossimità dell'uscita dalla stazione della funivia si potrebbe pavimentare un percorso dove oggi si trova il manto erboso e aprire un varco nella staccionata, garantendo così una percorribilità compatta, complanare e priva di gradini.





Lungo il sentiero che conduce allo Skywalk potrebbe essere utile aggiungere una staccionata o un elemento a contrasto, come un semplice cordone, per facilitare l'orientamento delle persone non vedenti, oppure inserire una rete di protezione come quella già presente nell'ultimo tratto.





Nello stesso tratto vi è uno spazio di sosta con seduta che non è accostabile o raggiungibile perché insiste su un'area con fondo non compatto esterna al tracciato del percorso. La pavimentazione continua potrebbe essere estesa anche a quel tratto per migliorarne la percorribilità. Sebbene il materiale del percorso verso lo Skywalk sia adeguato, il fondo risulta talvolta sconnesso e potrebbe essere migliorato per garantire maggiore stabilità. In ogni caso si raccomanda di tenere in conto le necessità manutentive di una pavimentazione sciolta e di programmare di conseguenza interventi di ripristino e compattazione.



Nei circuiti presenti, soprattutto in quelli di collegamento fra le strutture ricettive e di ristorazione, si potrebbe valutare l'uso di stabilizzato e/o fondo con armatura alveolare per rendere i percorsi più compatti e accessibili. Lungo alcuni di questi inoltre potrebbe essere utile l'installazione di un cordolo, come già presente in alcuni punti, per delimitare i percorsi più chiaramente e migliorare la sicurezza.



La fontanella vicino ai ristoranti non è raggiungibile e si potrebbe quindi intervenire eliminando il cordolo in pietra e agendo sulla pavimentazione per renderla più facilmente accostabile.



Come in altri parchi urbani, le aree gioco presenti al Monte di Mezzocorona non hanno accortezze che le rendano utilizzabili in autonomia da parte di tutti e tutte, né per quanto riguarda la percorribilità del fondo e la raggiungibilità degli elementi di gioco, né per le caratteristiche degli stessi, nonostante la presenza di alcune attrezzature inclusive (come a esempio le amache in prossimità della stazione della funivia). Si suggerisce di intervenire su almeno una delle due aree per migliorarne l'accessibilità, ad esempio attraverso la realizzazione di un fondo stabile e omogeneo, l'installazione di giochi inclusivi e l'aggiunta di elementi di supporto, come corrimano o pannelli sensoriali, così da garantire un'esperienza ludica fruibile da tutti i bambini e le bambine, indipendentemente dalle loro abilità motorie o sensoriali.



In ultimo si propone una riflessione sulla disponibilità dei servizi igienici pubblici, anche nell'ottica della realizzazione delle nuove stazioni della funivia. Per assicurare un'esperienza confortevole è necessario garantire a tutti la possibilità di utilizzare dei servizi igienici comodi, facilmente individuabili e raggiungibili. A questo scopo si suggerisce di evitare l'organizzazione consolidata che vede tre servizi igienici -per uomini, donne e persone disabili-, ove quest'ultimo è tra l'altro spesso chiuso a chiave. Si propone piuttosto di realizzare due bagni con dimensioni, accorgimenti e attrezzature tali da essere comodamente utilizzabili da parte di tutti e tutte, superando così la logica della separazione e adottando un modello realmente inclusivo. Questo approccio, basato sul design universale, garantirebbe a chiunque – indipendentemente dall'età, dal genere o dalle capacità motorie – la possibilità di accedere ai servizi in modo autonomo e dignitoso. Eliminare il concetto di "bagno per disabili" come spazio separato significa promuovere un ambiente più equo, in cui l'accessibilità non sia un'eccezione, ma un criterio fondamentale nella progettazione degli spazi pubblici.

6. Conclusioni



L'Amministrazione di Mezzocorona ha dimostrato un forte impegno nell'intraprendere la redazione del PEBA, riconoscendo la necessità strategica di una visione organica e integrata per rendere il proprio territorio più inclusivo e accessibile. Il PEBA riflette questa volontà, affrontando le sfide che il territorio propone, a cominciare dall'andamento morfologico e dalle caratteristiche del tessuto urbano del centro storico, attraverso la ricerca di soluzioni mirate e compensative.

Un aspetto strategico che il Piano mette in luce, anche in virtù della prevalenza delle criticità individuate con riferimento alle pavimentazioni, è l'importanza della **formazione** dei tecnici e professionisti, in primis comunali, chiamati ad agire sul patrimonio pubblico. Acquisire competenze specifiche è fondamentale per integrare efficacemente la risoluzione di molte criticità all'interno dei programmi di manutenzione ordinaria, ottimizzando così tempi e risorse. Attraverso le attività di formazione, l'Amministrazione può farsi promotrice da un lato di nuove prassi e sensibilità, dall'altro di un efficace controllo sugli interventi svolti. Una volta acquisita questa consapevolezza operativa, infatti, anche le nuove progettazioni saranno concepite già in linea con i principi dell'*universal design*, riducendo progressivamente la necessità di interventi correttivi e, nel lungo periodo, rendendo superfluo lo stesso strumento del PEBA.

La **vocazione turistica** di Mezzocorona è stata tenuta in considerazione dedicando un approfondimento specifico al Monte di Mezzocorona. L'analisi ha permesso di proporre interventi orientati al miglioramento della qualità dell'accoglienza, anche in vista della realizzazione delle nuove stazioni della funivia.

Il Piano presta inoltre attenzione all'**invecchiamento della popolazione**, proponendo soluzioni dedicate alla terza età in linea con le progettualità già portate avanti dal Comune. Sono individuati possibili interventi, sia diffusi sul territorio, sia concentrati su ambiti particolarmente significativi, che hanno l'obiettivo di creare un contesto accogliente e stimolante per la crescente popolazione anziana.

Il PEBA di Mezzocorona si configura come un'opportunità per guardare al territorio con uno **sguardo diverso** e come strumento strategico che pone le basi per uno sviluppo che assicuri un'esperienza d'uso degli spazi in **comfort, autonomia e sicurezza a tutti e tutte**, indipendentemente da una condizione di disabilità o fragilità.

Per la sua implementazione sarà fondamentale alimentare il coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholder, anche solo attraverso l'aggiornamento costante sui lavori in corso. Si tratta di un'occasione fondamentale per l'Amministrazione per esprimere e condividere gli importanti valori che muovono l'azione di intervento nel Comune. Un territorio accogliente non passa solamente per la rimozione delle criticità ma richiede e si avvantaggia del **coinvolgimento dell'intera comunità**.

Allegati

- 01_Cartografia con analisi dei sistemi del trasporto e dei servizi pubblici (formato .pdf)
- 02_Cartografia con individuazione dell'area di rilievo (formato .pdf)
- 03_Organizzazione delle criticità (formato .pdf)
- 04_Soluzioni tipologiche (formato .pdf)
- 05_Cartografia statica delle criticità rilevate (formato .pdf)
- 06_Tabella statica dei dati di rilievo (formato .pdf)
- 07_Schede singole di rilievo (formato .pdf)
- 08_Cartografia dinamica delle criticità rilevate (formato .shp)
- 09_Tabella editabile dei dati di rilievo (formato .xsl)