



COMUNE DI TRENTO

Servizio gestione strade e parchi
Ufficio manutenzione aree demaniali (strade)

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE E SENSORIALI DEL COMUNE DI TRENTO

Documento quadro

Aprile 2021

Il dirigente del servizio
ing. Claudia Patton

Il capoufficio
geom. Fernando Poli

Sommario

1. Premessa	3
2. Obiettivo del Piano	4
3. Inquadramento normativo	6
4. Partecipazione	8
5. Struttura e fasi di attuazione	10
6. Analisi dello stato di fatto	12
7. Pianificazione, progettazione e programmazione	15
8. Esecuzione	18
9. Monitoraggio e aggiornamento	20



Capitolo 1

Premessa

Le più recenti sensibilità e politiche sociali, sia a livello mondiale che locale, pongono sempre di più l'attenzione alle persone e alle loro funzionalità in relazione all'ambiente fisico in cui si collocano. Da ciò scaturisce un preminente orientamento – anche a livello edilizio/urbanistico – che vede le Amministrazioni pubbliche impegnate nello sviluppo di pratiche di gestione territoriale che collochino al primo posto l'autonomia delle singole persone.

Investire sull'autonomia di queste ultime significa operare su più livelli per garantire un fruizione dello spazio urbano sicura ed agevole per tutti. Tale obiettivo non si presenta né semplice né ottenibile in tempi brevi; occorre infatti rilevare e pianificare gli interventi da effettuare sul territorio, individuandone priorità e costi, secondo criteri di pianificazione, prevenzione e buona progettazione.

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali – conosciuto anche con l'acronimo PEBA – è lo strumento con cui il Comune di Trento si è posto l'obiettivo di garantire il raggiungimento del maggior grado di mobilità pedonale di tutte le persone sul proprio territorio, garantendo a tutti i cittadini la più ampia fruibilità e accessibilità agli spazi pubblici urbani costruiti.

Questo strumento vuole altresì agevolare la traduzione di una moderna visione delle relazioni urbane in interventi concreti sul territorio, anche stimolando, al di là degli aspetti attuativi ed operativi, vari ragionamenti sul tipo di città in cui vogliamo vivere e sulle possibilità di puntare ad un miglioramento continuo.

E' importante inoltre ricordare che, nella predisposizione di questo Piano, l'Amministrazione non si è limitata a codificare un semplice documento di pianificazione, anche fornendo un elenco di criticità e di eventuali interventi, ma si è posta l'obiettivo di perseguire finalità di più ampio respiro, come l'adozione di adeguate modalità di comunicazione, il ricorso ad azioni inclusive e partecipate, nonché la promozione di azioni di coordinamento e di prevenzione alla formazione di nuove barriere.



Capitolo 2

Obiettivo del Piano

Obiettivo del Piano

Il presente Piano approfondisce maggiormente la mobilità pedonale al fine di favorire l'autonomia delle persone e di privilegiare un'utenza pedonale della città, coerentemente con il principio di massima accessibilità. Quest'ultima è intesa come la possibilità, anche per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere un ambiente costruito e di fruirne agevolmente spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

L'obiettivo è quindi quello di garantire il raggiungimento del più alto grado di mobilità pedonale di tutti i cittadini nel proprio territorio, puntando all'eliminazione delle cosiddette *barriere architettoniche e sensoriali*.

Definizione di barriera

Con il termine di *barriera* si intende un insieme di caratteristiche spaziali e distributive dell'ambiente costruito che divergono e/o contrastano con il principio di massima accessibilità; in linea generale possono considerarsi barriere:

- 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, nonché gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti (cosiddette *barriere architettoniche*);
- 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 e per gli ipovedenti (cosiddette *barriere sensoriali*).

Possono altresì considerarsi barriere, secondo la *Classificazione internazionale del funzionamento, della disabilità e della salute 2001* introdotta dall'OMS, tutti quei fattori nell'ambiente di una persona che, mediante la loro assenza o presenza, limitano il funzionamento e creano disabilità. Essi includono aspetti come un ambiente fisico inaccessibile, la mancanza di tecnologia di assistenza rilevante e gli atteggiamenti negativi delle persone verso la disabilità, servizi, sistemi e politiche inesistenti o che ostacolano il coinvolgimento delle persone con una condizione di salute in tutte le aree di vita.

Promozione del Piano

A questo proposito, l'Amministrazione si fa interprete nel raggiungere questo obiettivo con la predisposizione del presente Piano, andando a regolamentare e formalizzare le seguenti principali attività:



- promozione del metodo partecipativo quale strumento di sensibilizzazione e coinvolgimento al tema dell'accessibilità;
- predisposizione di una mappatura degli spazi pubblici aperti allo stato di fatto, allo scopo di censire e catalogare le principali barriere tuttora esistenti;
- predisposizione di un elenco degli interventi ritenuti indispensabili a conseguire l'obiettivo della piena accessibilità, definendo criteri e livelli di priorità delle opere individuate come necessarie e predisponendo una stima economica delle stesse, ai fini del successivo inserimento nella programmazione dei lavori pubblici;
- messa a sistema degli obiettivi prefissati in materia di accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici dall'Amministrazione nei diversi strumenti di gestione territoriale, individuando i contenuti comuni e coordinando tra loro le azioni già previste, individuando inoltre modalità e criteri di intervento;
- monitoraggio del grado di accessibilità e fruibilità della città nelle situazioni ante e post Piano;
- redazione di un supporto cartografico informatizzato su piattaforma GIS per agevolare l'attuazione, il controllo e il monitoraggio del Piano, usufruibile sia da parte della cittadinanza che dagli addetti dell'Amministrazione;
- promozione dell'accessibilità a tutti gli spazi pubblici urbani come bene comune e come aspetto essenziale dello sviluppo urbano moderno;
- approccio integrato nella realizzazione delle infrastrutture, mediante una progettazione universale e l'adozione di standard condivisi.



Capitolo 3

Inquadramento normativo

Introduzione del PEBA

L'analisi dell'evoluzione legislativa in materia di progettazione accessibile conduce ai primi anni 1970, ma il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (anche PEBA) è stato introdotto dalla legge 28 febbraio 1986, n. 41 (*Legge finanziaria 1986*), in particolare dall'art. 32 che stabiliva l'obbligo per le tutte le Amministrazioni pubbliche di adottare piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli edifici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche. La problematica del superamento delle barriere viene per la prima volta affrontata secondo un approccio moderno, attribuendo maggiore attenzione alla prevenzione rispetto alla sanatoria.

Introduzione dei criteri di progettazione

Con la legge 9 gennaio 1989, n. 13 (*Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati*) si introduce, sia per gli edifici privati che per quelli pubblici, un approccio progettuale con precisi criteri di progettazione, andando a definire i requisiti di accessibilità, adattabilità e di visitabilità degli spazi sia pubblici che privati. Questa legge ha trovato successiva attuazione con il 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, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche*).

Al termine di questa prima fase riformatrice, la Provincia di Trento, forte della propria competenza legislativa primaria, ha approvato la legge provinciale 7 gennaio 1991, n. 1 (*Eliminazione delle barriere architettoniche in provincia di Trento*) rivolta all'eliminazione delle barriere architettoniche, al fine di assicurare ai portatori di minorazione una migliore vita di relazione attraverso la disciplina edilizia, gli interventi finanziario e l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico.

Disciplina degli spazi pubblici

A livello nazionale, con la legge 5 febbraio 1992, n.104 (*Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate*), in particolare all'art. 24, viene ribadito l'obbligo di redigere il PEBA da parte dei Comuni, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili. La legge ha inoltre imposto l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche e introdotto i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai Comuni.



Infine, il Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (*Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*) si occupa specificatamente di barriere architettoniche negli spazi pubblici

Convenzioni
internazionali

Analoghe sensibilità sviluppatasi a livello internazionale hanno fatto crescere la consapevolezza di un approccio sociale basato su strategie di parificazione delle opportunità, al posto della vecchia prospettiva assistenziale: nel 2001 l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha promosso una prima *Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute*; nel 2006 l'ONU ha approvato la *Convenzione per i diritti delle persone con disabilità*, successivamente ratificata dall'Italia con la legge 3 marzo 2009, n. 18.

Rispetto al passato, la disabilità non è più intesa come una caratteristica intrinseca della persona, ma come il risultato della sua interazione con l'ambiente in cui vive, che quindi può presentare barriere.

Progettazione
universale

La messa in pratica di soluzioni idonee a garantire il superamento delle barriere architettoniche è accompagnata anche dall'evoluzione degli approcci progettuali a livello internazionale, un nuovo modo di progettare e promuovere l'utilizzo di prodotti, servizi e sistemi da quante più persone possibile, senza necessità di adattamento; tra le varie iniziative, si segnalano i *Principi internazionali dell'Universal Design* codificati nei primi anni 2000.



Capitolo 4

Partecipazione

Il metodo partecipativo

E' fondamentale partire dalle persone: l'adozione di una metodologia di partecipazione nasce dalla necessità di elaborare un Piano il più possibile aderente alle esigenze di chi vive gli spazi urbani e dalla volontà di costruire un rapporto di fiducia tra Amministrazione e cittadini. I benefici indiretti della partecipazione sono legati al coinvolgimento e al senso di appartenenza dei cittadini, alla valorizzazione delle risorse locali, alla costruzione di una maggiore consapevolezza sull'argomento dell'accessibilità.

L'interazione e il confronto possono avvenire sia in modalità diretta, mediante la partecipazione a incontri ed eventi, ovvero in modalità attiva, mediante gli strumenti che l'Amministrazione mette a disposizione dei cittadini per il monitoraggio e la segnalazione delle criticità.

Partecipazione in modalità diretta

La partecipazione deve essere un denominatore comune in tutte le attività di predisposizione degli strumenti attuativi di Piano. Il percorso che si suggerisce risponde primariamente alla volontà di condividere i contenuti degli approfondimenti nella misura più ampia possibile, non solo a livello politico-decisionale, ma anche di coinvolgimento dei cittadini.

Prima della redazione di un'analisi dello stato di fatto di uno specifico territorio, l'Amministrazione organizza a livello locale uno o più eventi pubblici (ad esempio riunioni, passeggiate, eventi on-line) aperti a tutta la cittadinanza quale momento di ascolto, di interpretazione di specifiche necessità e di impostazione di ulteriori criteri di mappatura.

Durante la redazione di un'analisi ovvero al termine della stessa, l'Amministrazione si impegna altresì a presentare la documentazione prodotta e qualsivoglia elemento utile a stimolare il processo partecipativo. Nel fare ciò organizza uno o più eventi pubblici aperti a tutta la cittadinanza, sia con uno scopo prettamente divulgativo e di sensibilizzazione, sia per confrontarsi ulteriormente sui documenti di sintesi redatti e su eventuali proposte progettuali.

Partecipazione in modalità attiva

La modalità di partecipazione attiva si esplica per lo più attraverso i moderni strumenti informatici; questi non si sostituiscono alla partecipazione diretta, tuttavia la integrano, supportando e diffondendo la cultura dell'accessibilità. Tra questi, emergono principalmente i seguenti:

- indirizzo di posta elettronica peba@comune.trento.it quale mezzo di



Comune di Trento

Servizio gestione strade e parchi

Ufficio manutenzione aree demaniali (strade)

Piano di eliminazione delle barriere
architettoniche e sensoriali

comunicazione veloce e informale per lo scambio di informazioni sul tema dell'accessibilità e dell'eliminazione delle barriere;

- modulo di segnalazione on-line, individuabile all'interno della pagina web del Piano, attraverso il quale qualunque cittadino può segnalare l'esistenza di una barriera sul territorio, anche per mezzo di fotografie.

*Supporto alla
partecipazione*

L'Amministrazione, allo scopo di sostenere la partecipazione, si impegna a predisporre e condividere azioni, documenti e strumenti attuativi afferenti al presente Piano per mezzo di una apposita pagina web, individuabile sul proprio sito internet. Da essa è possibile consultare:

- le documentazioni di Piano;
- gli strumenti attuativi adottati;
- i report fotografici e le descrizioni dei singoli interventi;
- le iniziative di sensibilizzazione e di partecipazione;
- la cartografia aggiornata in tempo reale (la piattaforma GIS, grazie alla sua caratteristica dinamicità, consente una agevole gestione/visualizzazione di tutte le criticità e un monitoraggio continuo del territorio).



Capitolo 5

Struttura e fasi di attuazione

Struttura del Piano

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali è uno strumento concepito per monitorare il territorio, facendo emergere le criticità e le barriere esistenti, e quindi per progettare e pianificare gli interventi finalizzati a rendere più accessibili gli spazi urbani pubblici. In esso sono esposti gli obiettivi generali, le strategie e le metodologie da adottare nella redazione dei necessari approfondimenti attuativi.

Approfondimenti attuativi

Gli approfondimenti attuativi costituiscono attività gestionale da condurre in stretta aderenza agli indirizzi del Piano; ben si adattano ad analizzare e sintetizzare le dinamicità legate sia alla continua evoluzione del contesto territoriale che alla necessità di un persistente monitoraggio.

Effettuati in maniera sistematica per specifiche entità territoriali, ovvero in maniera puntuale laddove il Servizio competente ne ravveda la necessità, sono condotti nel rispetto della metodologia illustrata nel documento quadro (il presente documento), senza introdurre nuovi elementi di indirizzo ovvero trascurarne altri già presenti.

Per le loro caratteristiche, tutti gli approfondimenti attuativi ricadono nelle prerogative del Servizio competente che, ad oggi, si occupa della gestione del territorio. Sono articolati essenzialmente in quattro fasi così distinte:

- analisi dello stato di fatto;
- pianificazione, progettazione e programmazione;
- esecuzione;
- monitoraggio e aggiornamento.

Dinamicità del Piano

Caratteristica distintiva di questo strumento è la sua dinamicità, derivata dalla presa d'atto della rapidità con cui evolvono i contesti di riferimento: da un lato gli aspetti territoriali come l'usura delle infrastrutture, le esigenze di soggetti terzi, le opere di rinnovamento a varia scala; dall'altro lato l'esigenza di una progettualità partecipata e di una esecutività degli interventi che si declina in varie forme, quali la manutenzione ordinaria e straordinaria, la realizzazione di nuove opere pubbliche e gli interventi di soggetti privati (lottizzazioni).

Il Piano affronta in tal modo il tema delle barriere architettoniche e sensoriali mediante l'adozione di un modello completamente aperto, implementabile, qualitativo e non solo quantitativo, funzionale a tutti gli eventuali



adeguamenti e variazioni dovessero occorrere in futuro.

Il Piano è concepito sulla base del principio di gradualità, ossia considerando alcuni ambiti e alcuni interventi prioritari rispetto ad altri, nell'ottica di massimizzare l'utilizzo delle risorse e il conseguente beneficio dei fruitori.

Considerate le dimensioni della città e l'espansione della sua rete stradale, il lavoro di analisi, sintesi e programmazione è effettuato con singoli approfondimenti su precisi ambiti territoriali. Il principale criterio per operare questa scelta è quello di prendere in considerazione delle zone che presentino importanti flussi pedonali, sia per la presenza di grandi presidi pubblici (ospedali, istituti scolastici, servizi per i cittadini) sia per l'effettiva densità abitativa.

Al Servizio competente compete la verifica annuale dello stato di avanzamento, l'aggiornamento e l'estensione in conformità con quanto prescritto dal presente documento.

Capitolo 6

Analisi dello stato di fatto

L'analisi dello stato di fatto rappresenta il passaggio indispensabile per conoscere la realtà edilizio/urbanistica e sociale del territorio in esame. Essa consente di definire con precisione non solo gli elementi architettonici e il loro stato di manutenzione, ma anche tutti quegli aspetti che, indirettamente, interferiscono con la fruibilità dei luoghi pubblici, come le necessità dei cittadini, l'intensità di traffico pedonale, le principali direttrici, le attrazioni commerciali, ricreative e sociali.

*Percorso
partecipato*

Il primo rilievo avviene in modo sistematico, sulla base di una pianificazione organizzata dal Servizio competente. Lo stesso può essere preceduto e/o seguito da uno o più sopralluoghi partecipati effettuati insieme ai portatori di interesse che a diverso titolo possono fornire spunti per individuare le criticità presenti sul territorio.

Il percorso partecipato è fondamentale per la predisposizione di una mappatura reale dei fabbisogni, ossia un percorso condiviso con le associazioni attive nel campo delle disabilità, per conoscere e individuare le problematiche e le esigenze più sentite dalle persone disabili.

In questo modo è possibile associare gli aspetti tecnici e quantitativi derivati da un rilievo tecnico a quelli qualitativi, provenienti dall'esperienza diretta dello spazio da parte dei cittadini.

*Rilievo dello
stato di fatto*

Un professionista incaricato (individuato interno all'Amministrazione ovvero un professionista esterno) si occupa della raccolta di tutte le informazioni necessarie ad acquisire un quadro conoscitivo esaustivo in tema di accessibilità, adoperandosi per acquisire la seguente documentazione:

- planimetria di inquadramento (ovvero sistema GIS corrispondente);
- elenco delle aree censite (circoscrizione, quartiere, via, piazza, ecc.);
- definizione di ogni singola barriera per mezzo di un'apposita scheda (ovvero *database* informatico corrispondente);
- eventuali fotografie significative.

*Definizione
della barriera*

Ogni barriera è individuata da un codice univoco e associata – possibilmente in forma di *database* digitale – ad una scheda contenente le informazioni rilevanti della stessa. La scheda può essere strutturata in modo



specifico in funzione degli elementi da rilevare (marciapiede, parco, parcheggio, spazio generico) o della specifica localizzazione (centro storico, periferia, zona industriale). A titolo esemplificativo e non esaustivo, si indicano le informazioni minime necessarie al rilievo delle barriere:

- codice univoco di riferimento;
- localizzazione della barriera (via, circoscrizione);
- classificazione della barriera (architettonica, sensoriale, criticità ordinaria);
- descrizione della barriera;
- fotografia (opzionale);
- capitolato prestazionale;
- data del rilievo;
- esecutore del rilievo (professionista esterno, soggetto tecnico interno, segnalazione da parte di un cittadino);
- eventuali note.

Classificazione della barriera

La classificazione della barriera, derivata da un'analisi critica delle caratteristiche degli elementi incontrati in fase di sopralluogo, consente di riconoscere il tipo di barriera all'interno di un contesto predefinito, allo scopo di semplificare la fase di attuazione. Per gli aspetti tecnici il principale riferimento normativo utile per questa attività sono il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (*Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*) e il 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 ai fini del superamento della barriere architettoniche*). A titolo esemplificativo e non esaustivo, si indica il seguente un modello di classificazione:

- barriere architettoniche
 - pendenza longitudinale eccessiva;
 - pendenza trasversale eccessiva;
 - raccordo pedonale inadeguato (compresenza delle pendenze longitudinale e trasversale in prossimità della rampa di raccordo tra il marciapiede e l'attraversamento in carreggiata);
 - passo carraio inadeguato (compresenza delle pendenze longitudinale e trasversale ed eventuali ostacoli in prossimità di un passo carraio);
 - gradino (dislivello > 2,5 cm);
 - ostacolo (elemento fisso/mobile posizionato in forma definitiva sul percorso);
 - parcheggio riservato inadeguato (parcheggio riservato di difficile accessibilità ovvero di dimensioni e/o geometria inadeguate);
 - attraversamento assente (assenza di attraversamento pedonale).
- barriere sensoriali
 - assenza di segnalazione tattile di attraversamento;
 - assenza di segnalazione tattile di un pubblico servizio (fermata autobus, farmacia, ecc.);
 - assenza di segnalazione tattile di percorso;
 - assenza di segnalazione tattile e/o ad alto contrasto di ostacoli.
- criticità generiche



- pavimentazione sconnessa;
- manufatti sporgenti/inadeguati;
- percorso inadeguato;
- facilitatore assente;
- segnaletica inadeguata;
- semaforo inadeguato;
- vegetazione inadeguata/eccessiva.

*Elaborazione
dei dati e
piattaforma
GIS*

Il Piano si pone come obiettivo di essere uno strumento dinamico, aperto, implementabile e facilmente aggiornabile. Per facilitare il processo di gestione delle informazioni, i dati sono raccolti e salvati direttamente in formato digitale e georeferenziati su base cartografica GIS. Ciò porta a innumerevoli vantaggi:

- possibilità di mappare, concretamente, l'accessibilità degli spazi pubblici in modo gestibile, incrementale e diffuso;
- trasparenza e ampia disponibilità delle informazioni, con possibilità di coinvolgimento della cittadinanza;
- possibilità di aggiornamento continuo, con l'obiettivo di monitorare lo stato dei luoghi analizzati, fornendo quindi un utile supporto agli addetti ai lavori.

L'elaborazione dei dati raccolti prevede le seguenti fasi:

- restituzione delle schede di rilievo delle singole barriere;
- georeferenziazione delle barriere sulla cartografia comunale;
- classificazione di ogni barriera, ovvero raggruppamenti tematici;
- elaborazione di un report conclusivo di analisi dello stato di fatto.

*Report
conclusivo*

A seguito di un rilievo sistematico (ad esempio di un'intera circoscrizione), il tecnico incaricato predispone un report conclusivo nel quale sono previsti raggruppamenti tematici utili a riassumere in modo ordinato le criticità riscontrate e i relativi interventi. Tale report sarà utile sia per sintetizzare l'analisi dello stato di fatto, sia per la successiva fase di pianificazione e programmazione dei lavori da parte dell'Amministrazione.

*Restituzione e
discussione
pubblica*

Al termine di questa fase è quindi opportuno favorire ulteriormente la partecipazione, prevedendo delle iniziative in cui illustrare ed eventualmente discutere il report conclusivo ed eventualmente approfondire il lavoro di analisi.

Laddove il territorio comunale sia stato oggetto di più campagne di analisi, anche compiute in anni differenti o in contesti differenti, tale occasione sarà altresì utile per illustrare lo stato di avanzamento e la qualità dei lavori eseguiti.

Gli incontri risultano inoltre particolarmente utili per rappresentare l'avanzamento delle attività previste del Piano, per condividere le criticità presenti sul territorio, per verificare in itinere se sono stati esclusi/dimenticati degli elementi rilevanti, nonché per raccogliere spunti utili alle fasi successive.



Comune di Trento

Servizio gestione strade e parchi

Ufficio manutenzione aree demaniali (strade)

Piano di eliminazione delle barriere
architettoniche e sensoriali

Capitolo 7

Pianificazione, progettazione e programmazione

La fase di pianificazione, progettazione e programmazione è il momento durante il quale sono analizzati i risultati della prima fase e si provvede a individuare degli obiettivi e definire linee di intervento. Ciò si declina mediante la predisposizione di adeguata documentazione di sintesi nelle seguenti principali attività:

- individuazione delle misure e delle azioni progettuali concrete, anche predisponendo una stima economica delle stesse;
- individuazione degli obiettivi e definizione delle strategie e delle linee di intervento più idonee al raggiungimento delle finalità prefissate dal Piano.

*Proposta
prestazionale*

La proposta di soluzione progettuale presuppone l'analisi del contesto e l'individuazione di alternative; la stessa è integrata nel contesto e pertanto alla stessa criticità non corrisponde automaticamente la medesima soluzione.

Ogni barriera rilevata in fase di analisi è già corredata della relativa soluzione progettuale: seppure senza pretesa di esaustività, essa prevede l'eliminazione della barriera (nel caso delle barriere architettoniche) e/o l'integrazione dell'ambiente fisico con elementi che lo rendano maggiormente fruibile (nel caso delle barriere sensoriali).

*Stima dei costi
di intervento*

Ogni barriera rilevata deve essere inoltre corredata dalla stima del costo previsto per la sua eliminazione, da effettuarsi sia durante la fase di rilievo che in una fase successiva.

Tale stima può essere opportunamente definita per mezzo di:

- una metodologia analitica basata sulle misurazioni effettuate in fase di rilievo e costi unitati standard;
- un computo metrico delle lavorazioni che concorrono ad ottenere l'opera finita a regola d'arte, basato sull'elenco prezzi provinciale;
- un'analisi dei costi desunti da lavorazioni simili già effettuate.

Pianificazione

La sintesi pianificatoria condotta dal Servizio competente costituisce uno strumento d'intervento attorno al quale verranno poi definite le successive azioni. La stessa può essere preceduta e/o seguita da uno o più momenti di partecipazione effettuati insieme ai portatori di interesse che a diverso titolo possono fornire



spunti per individuare le priorità del proprio territorio.

Sarà necessariamente diversificata a seconda della tipologia di intervento: ai fini di una programmazione corrente agli obiettivi del Piano, il Servizio competente definisce i criteri di scelta sulla base dei quali individuare le priorità dei singoli interventi. Tale scelta tiene conto della capacità di ogni singolo intervento di concorrere al soddisfacimento delle esigenze emerse in fase di analisi, non dimenticando che gli stessi sono funzionali all'obiettivo di accessibilità dell'intero ambiente urbano.

I criteri di scelta sono basati sulla rilevanza di ogni singolo intervento rispetto all'accessibilità complessiva dell'ambiente urbano. Schematicamente è possibile articolare le priorità in funzione di elementi che sono legati da una relazione reciproca e non possono essere considerati autonomi gli uni dagli altri, quali:

- attrattori puntuali principali (edifici pubblici, ospedali, piazze, istituti scolastici, ecc.);
- percorsi di collegamento tra vari attrattori;
- percorsi di collegamento tra attrattori ed aree densamente abitate.

*Tipologia degli
interventi sul
territorio*

Nella fase di pianificazione è necessario riconoscere ed individuare la diversa complessità che possono assumere i vari interventi di eliminazione delle criticità rilevate, come riportato in seguito:

- interventi eseguibili mediante manutenzione ordinaria, attuabili senza necessità di una fase progettuale;
- interventi eseguibili mediante manutenzione straordinaria, attuabili preferibilmente con il ricorso ad una progettazione preliminare;
- interventi eseguibili mediante opere, di una certa complessità, che richiedono necessariamente una progettazione esecutiva complessa.

Con riferimento agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, il servizio competente della gestione del territorio si fa carico della progettazione (laddove necessaria), della programmazione degli interventi di manutenzione della città, prevedendo una serie di misure per l'eliminazione delle barriere.

Con riferimento invece agli interventi che, per le loro specifiche caratteristiche o per altre pianificazioni da parte dell'Amministrazione, saranno condotti mediante opere, il soggetto competente della progettazione e dell'esecuzione dell'opera, dovrà necessariamente prevedere una serie di misure atte a evitare la creazione di barriere, sia architettoniche che sensoriali.

Progettazione

Le proposte di soluzione progettuale, a tutti i livelli, sono elaborate sulla base della normativa tecnica di settore, dei vincoli esistenti, delle buone prassi già adottate nel territorio e delle linee guida di settore; tra queste ultime si evidenziano:

- Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti, Linee guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive, luglio 2020;
- Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale, decreto ministeriale 28 marzo 2008;



- UNI, Prassi di riferimento 24/2016, Abbattimento barriere architettoniche
– Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design.

Programmazione

Per quanto riguarda i piani di manutenzione ordinaria e/o straordinaria, la programmazione degli interventi di eliminazione delle barriere è impostata annualmente dal Servizio competente, competente nel settore della manutenzione stradale, valutate le procedure e le possibili forme di finanziamento.

Considerata la difficoltà di impostare una programmazione a lungo termine, al fine di conferire concretezza operativa alle previsioni del Piano, è fondamentale che gli interventi da realizzare siano programmati almeno con cadenza annuale.

Report conclusivo

A seguito dell'avanzamento della fase di pianificazione e programmazione e, in ogni caso con cadenza annuale, il Servizio competente predisporrà un report conclusivo nel quale sono evidenziate le attività condotte.



Capitolo 8

Esecuzione

Esecuzione

La fase di esecuzione, sulla scorta di quanto realizzato nelle fasi precedenti, concretizza gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali. In questa fase l'Amministrazione è quindi costantemente impegnata nella messa a sistema degli obiettivi prefissati in materia di accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici, coordinando tra loro le azioni già previste, individuando modalità e criteri di intervento, nonché misurando il grado di accessibilità e fruibilità, al fine di favorire una migliore integrazione sociale e un più alto livello di qualità della vita a servizio di tutta la cittadinanza.

Riqualificazione degli spazi esistenti

La riqualificazione degli spazi esterni è un'importante leva con cui perseguire una completa mobilità, operando una sistematica riduzione delle barriere architettoniche e sensoriali presenti nel territorio, così come desunte durante la propedeutica analisi dello stato di fatto.

L'eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali è operata, in modo prevalente, per mezzo di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. I primi sono finalizzati a rinnovare ricorrentemente e periodicamente le rifiniture, la funzionalità e l'efficienza dello spazio urbano; i secondi sono finalizzati a rinnovare o sostituire gli elementi costruttivi degradati, anche con funzioni strutturali, e per realizzare o integrare servizi tecnologici.

Per le loro caratteristiche, entrambi ricadono nelle prerogative del Servizio competente, ad oggi competente per la gestione delle aree urbane pubbliche del territorio, il quale provvede, nella persona del Dirigente, alla loro verifica e programmazione su base periodica.

Manutenzione ordinaria

I primi - gli interventi di natura ordinaria - hanno lo scopo di mantenere lo stato di buona funzionalità degli spazi pubblici esterni, anche prima dell'insorgere di un qualsivoglia problema, senza migliorarne o modificare le caratteristiche geometriche, funzionali o materiali. Essi, oltre a preservare il decoro urbano e la funzionalità corrente, consentono di garantire in ogni stagione la massima fruibilità dei luoghi da parte di tutti i cittadini. Questi possono essere sintetizzati – senza pretesa di completezza – in varie categorie a seconda del componente oggetto di manutenzione:

- pavimentazioni sconnesse e/o deteriorate;
- manufatti inadeguati, sporgenti o ceduti;



- segnaletica orizzontale inadeguata e/o deteriorata;
- segnaletica verticale inadeguata e/o deteriorata;
- semafori inadeguati;
- vegetazione eccessivamente rigogliosa.

Gli interventi di natura straordinaria hanno invece lo scopo di migliorare la funzionalità degli spazi pubblici e, sovente, di risolvere specifiche problematiche, sostituendo i vari elementi che compongono lo spazio, anche con l'utilizzo di nuove geometrie o materiali, o integrandone di nuovi. Essi, anche rispondendo a esigenze diverse da quelle di questo Piano, consentono di eliminare sia le barriere architettoniche che quelle sensoriali. Possono essere sintetizzati – senza pretesa di completezza – in varie categorie a seconda della tipologia di barriera:

- riqualificazione di rampe con pendenza longitudinale (nel senso di percorrenza) eccessiva;
- riqualificazione di percorsi con pendenza trasversale eccessiva;
- ridefinizione del raccondo tra marciapiede e attraversamento pedonale inadeguato;
- ridefinizione del passo carraio inadeguato;
- eliminazione di dislivelli più alti di 2,5 cm, assimilabili a gradini;
- eliminazione di ostacoli;
- riqualificazione di parcheggi riservati inadeguati;
- riqualificazione di percorsi inadeguati;
- predisposizione di ausili tattili a pavimento;
- predisposizione di attraversamenti pedonali;
- installazione di facilitatori.

Il Piano si pone inoltre l'obiettivo di uniformare tutte le nuove opere ai principi della progettazione universale. Questo consente di evitare di realizzare spazi pubblici che non siano globalmente fruibili fin dalla loro nascita. Ciò riguarda tutte le nuove realizzazioni, sia di natura pubblica che privata. La corretta progettazione deve quindi prevedere, nell'ambito delle possibilità fornite dai vigenti strumenti normativi, l'adozione di buone prassi realizzative riguardanti gli spazi esterni con fruibilità pubblica e, nel caso di lottizzazioni, una maggiore attenzione in tutte le fasi della progettazione ed esecuzione.

Coevamente alla riqualificazione e alla progettazione secondo i principi della progettazione universale diventa fondamentale non trascurare l'aspetto della formazione tecnica, mediante l'attivazione di corsi di formazione rivolti ai progettisti e ai tecnici dell'Amministrazione che introducano alle finalità e ai requisiti della progettazione universale, spiegando i vantaggi connessi alla progettazione senza barriere.

Capitolo 9

Monitoraggio e aggiornamento

Monitoraggio continuo

Il monitoraggio è un'attività fondamentale per misurare il grado di accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici: condotto periodicamente dal Servizio competente, esso consente il controllo sull'avanzamento dei progetti di attuazione e il raggiungimento degli obiettivi prefissati nella fase programmatoria.

Monitoraggio attivo

Complementariamente al monitoraggio pianificato dal Servizio competente, l'Amministrazione favorisce il cosiddetto monitoraggio attivo, ossia quello condotto dalla cittadinanza. Quest'ultima, con gli strumenti messi a disposizione nel proprio sito internet (prima tra tutti la cartografia GIS), ha la possibilità sia di controllare la segnalazione di eventuali criticità, sia di segnalarne di nuove qualora non presenti.

La segnalazione comporta la compilazione di specifici campi in cui il cittadino ha la possibilità di descrivere nel dettaglio l'eventuale criticità in ordine alle barriere architettoniche e sensoriali. Laddove la segnalazione rientri in una delle casistiche del Piano, il Servizio competente acquisisce il dato e lo inserisce nel proprio database cartografico. Il Servizio decide di conseguenza le modalità di intervento.

Aggiornamento

Coevamente al monitoraggio di cui sopra, per aumentare la copertura del presente Piano, l'Amministrazione compie – sia su base continuativa che su base periodica – il processo di aggiornamento e di integrazione degli strumenti attuativi, con la redazione di nuovi approfondimenti territoriali e mediante l'inserimento nuove criticità in ambiti già analizzati.

