



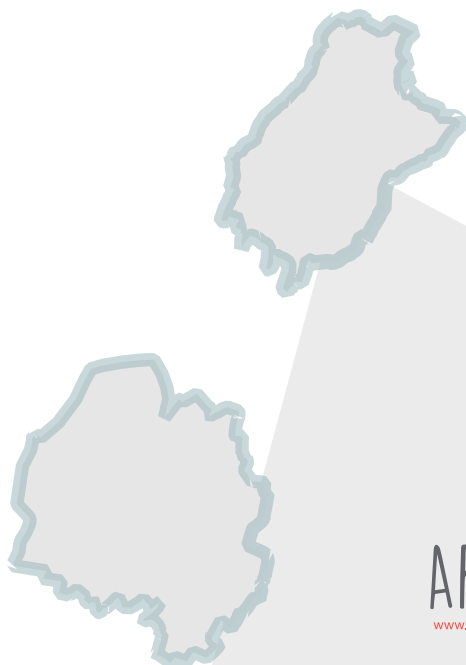
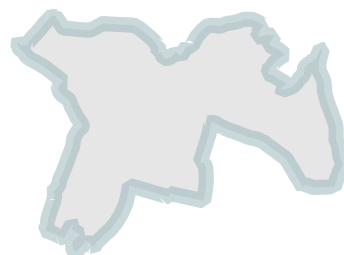
COMUNE DI VALLELAGHI
Provincia di Trento

Piano di eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali P.E.B.A.

Relazione di rilievo

Arch. Urb. Anna Viganò

con la collaborazione di
Arch. Ph.D. Livia Porro



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

PEBA di VALLELAGHI

Relazione di Piano

Novembre 2025

Architetta Urbanista Anna Viganò
ha collaborato l'**Architetta PhD Livia Porro**

COLLETTIVO ARCHITUTTI

PEBA di VALLELAGHI

Relazione di Piano

Indice

Premessa.....	5
1. La progettazione inclusiva.....	6
1.1. Progettare per tutti.....	7
1.2. Obiettivi e riferimenti normativi del PEBA.....	10
2. Il PEBA di Vallelaghi.....	13
2.1. La scelta del Comune di Vallelaghi.....	14
2.2. Le caratteristiche territoriali e urbanistiche.....	15
2.3. L'area oggetto di analisi.....	22
3. Metodo e strumenti.....	27
3.1. Fasi.....	28
3.2. Approccio al rilievo.....	29
3.3. Strumenti e digitalizzazione.....	32
4. Analisi dei dati.....	34
4.1. Criticità e indicazioni d'intervento.....	35
4.2. Distribuzione territoriale.....	49
5. La condivisione nella redazione del piano.....	54
6. Focus e indirizzi strategici.....	58
6.1 Accessibilità ed ambito territoriale: tra parcheggi di attestamento e sistemi di trasporto pubblico.....	59
6.2 Uno spazio inclusivo: la difficile gestione di arterie ad alto scorrimento.....	61
6.3 I centri storici: luoghi di wayfinding e percorribilità quotidiana.....	64
6.4 Il verde pubblico attrezzato: progettazioni corrette e opportunità di sviluppo.....	67
6.5 Nuovi percorsi di esplorazione urbana: tra invecchiamento attivo e inclusione.....	71
7. Conclusioni.....	74
Allegati.....	75

PEBA di VALLELAGHI

Relazione di Piano

Premessa

La redazione di un Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) si configura come un atto di elevato valore civile e istituzionale che testimonia la particolare sensibilità di questa Amministrazione Comunale verso i principi della progettazione inclusiva e dell'accessibilità. Il PEBA non si limita a un mero adempimento normativo, ma rappresenta un passo decisivo e consapevole verso una nuova visione degli spazi urbani. Una visione in cui l'attenzione al dettaglio e alla qualità degli ambienti pubblici è indirizzata a garantire la piena fruibilità a tutti i cittadini. L'eliminazione delle barriere è la chiave per assicurare che ogni fruitore (bambini, anziani, persone con disabilità permanenti o temporanee) possa vivere appieno, in completa autonomia e sicurezza, i luoghi in cui abita e lavora. Anche le più piccole attenzioni, infatti, possono fare la differenza nel promuovere l'equità e la partecipazione sociale.

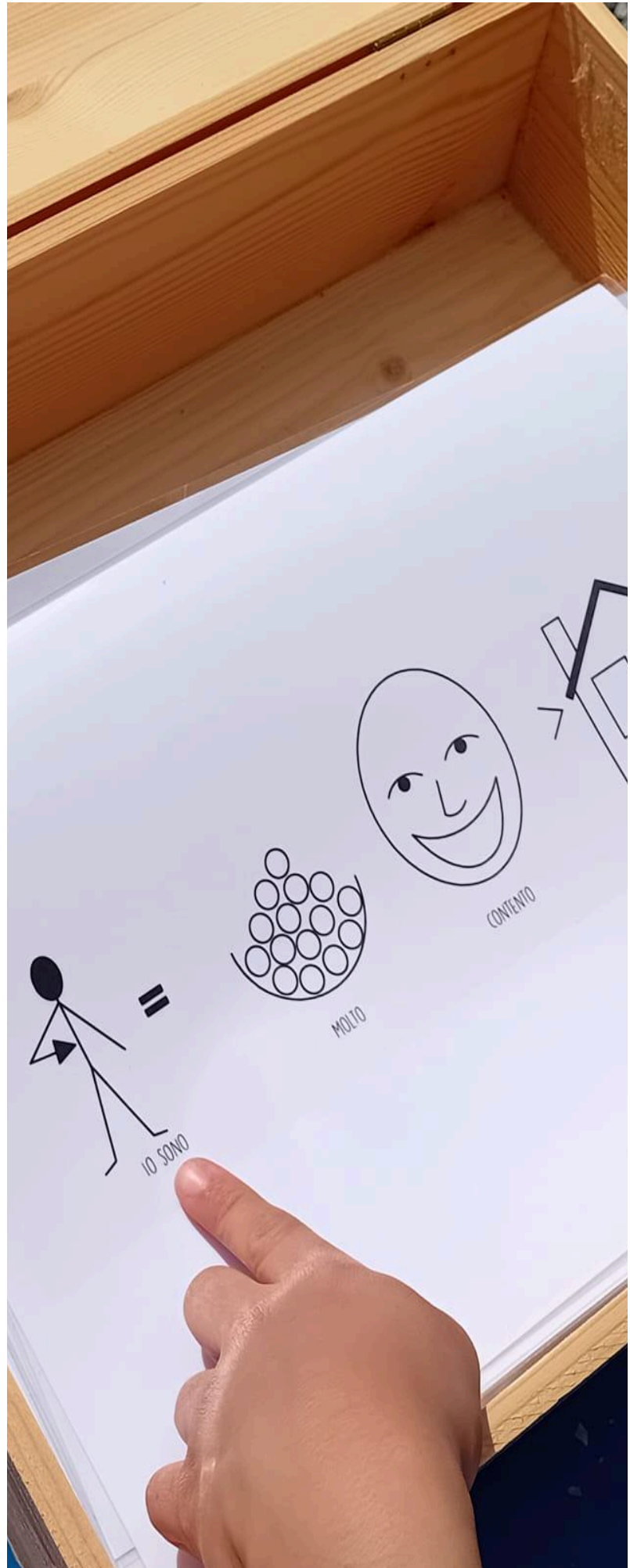
Questo Piano si pone in linea con le nuove esigenze sociali che una Comunità sempre più attenta e matura chiede e si aspetta dalle istituzioni pubbliche. È uno strumento di pianificazione che guarda al futuro, integrando le politiche di sviluppo urbano con l'obiettivo primario di migliorare la qualità della vita collettiva.

La sfida per l'Amministrazione non consiste unicamente nell'aver portato a termine la redazione del Piano, quanto piuttosto nella sua efficace e costante attuazione pratica. Infatti, il PEBA deve diventare una linea guida operativa per la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del territorio e per le nuove progettazioni di spazi pubblici, siano essi piazze, parchi, percorsi e edifici pubblici.

In questo documento ci siamo concentrati sugli abitati di Padergnone, Terlago e Vezzano, le frazioni più popolose e dense di servizi pubblici. L'impegno sarà anche quello di estendere in futuro il piano a tutto il territorio comunale, garantendo che l'accessibilità diventi un criterio fondamentale e irrinunciabile in ogni futura trasformazione del contesto urbano.

Il sindaco
Lorenzo Miori

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. Un impianto normativo redatto prima che, il paradigma culturale legato al mondo della progettazione inclusiva e più in generale alla disabilità, venisse stravolto da 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, quale base scientifica per la comprensione del funzionamento e della disabilità, definita non più come insieme di 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 le conseguenti responsabilità progettuali.

Progettare per tutti e tutte significa oggi 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

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*.

tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico”.

In questo quadro si inserisce l’approccio dell’*Universal Design*, introdotto da Ronald Mace (North Carolina State University, 1985) e ripreso proprio dalla Convenzione ONU (Art. 2 e 4), che ne assume i principi come base per orientare la progettazione in senso inclusivo. L’*Universal Design* si propone di realizzare prodotti, ambienti, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più ampia possibile, senza necessità di adattamenti o soluzioni specializzate. Questo approccio riconosce la diversità umana come componente intrinseca della società e mira a creare contesti fruibili in condizioni di parità, autonomia e sicurezza. Fondato su un processo multidisciplinare e partecipato, l’*Universal Design* si articola attorno a sette principi fondamentali:

1. Equità nell’uso
2. Flessibilità d’uso
3. Uso semplice e intuitivo
4. Percettibilità delle informazioni
5. Tolleranza all’errore
6. Contenimento dello sforzo fisico
7. Misure e spazi adeguati per l’avvicinamento e l’uso

Tali principi, ripresi anche recentemente dalla norma UNI CEI EN 17210:2021⁴ sostengono l’intero ciclo progettuale e favoriscono la realizzazione di ambienti inclusivi, leggibili e adattabili, in grado di rispondere in modo integrato ai bisogni di tutta la popolazione, dai bambini agli anziani, da persone con disabilità temporanee o permanenti, fino a coloro con esigenze culturali o linguistiche specifiche.

A differenza del modello del *Design for Needs*, che propone soluzioni separate e spesso stigmatizzanti per gruppi con bisogni specifici, l’*Universal Design* agisce a monte del processo progettuale, evitando interventi correttivi e promuovendo pari accessibilità per tutti, fin dall’origine.

⁴ UNI CEI EN 17210:2021 (2021). *Accessibilità e usabilità dell’ambiente costruito – Requisiti funzionali*. Milano: Ente Italiano di Normazione (UNI)

Affinché questi intenti possano trovare loro concreta applicazione è necessario dunque 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 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.

Un ulteriore riferimento fondamentale per le politiche di accessibilità e inclusione è l'*Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile*⁵, adottata dalle Nazioni Unite nel 2015. Questo documento programmatico definisce un impegno condiviso a livello globale per la costruzione di un futuro più giusto, resiliente e sostenibile. L'Agenda propone una visione integrata dello sviluppo, che riconosce l'interconnessione tra le dimensioni economica, sociale e ambientale, sottolineando l'importanza di un approccio trasversale e inclusivo. Il principio guida *"non lasciare indietro nessuno"* (*Leave no one behind*) assegna un ruolo prioritario all'inclusione attiva delle persone in condizione di vulnerabilità, con un'attenzione particolare alle persone con disabilità nei processi di trasformazione urbana, nella progettazione degli spazi pubblici e nella realizzazione di infrastrutture accessibili. In questo quadro il PEBA si configura come strumento strategico per la promozione dell'accessibilità universale, contribuendo concretamente alla realizzazione degli obiettivi dell'*Agenda 2030* attraverso interventi mirati e partecipati. In particolare risulta significativo il Goal 11: *"Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili"*, con particolare riferimento ai target:

- 11.1 *"garantire a tutti l'accesso ad un alloggio e a servizi di base adeguati, sicuri e convenienti e l'ammodernamento dei quartieri poveri"*;
- 11.2 *"fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti per tutti [...], con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani"*;
- 11.3 *"aumentare l'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificazione e gestione partecipata e integrata dell'insediamento umano in tutti i paesi"*;

⁵ United Nations, *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development* (New York: United Nations, 2015). Disponibile a: <https://sdgs.un.org/2030agenda> (ultimo accesso Giugno 2025).

Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), *Goal e Target: obiettivi e traguardi per il 2030*, Disponibile a: <https://asvis.it/goal-e-target-obiettivi-e-traguardi-per-il-2030/> (ultimo accesso Giugno 2025).

- 11.7 *"fornire l'accesso universale a spazi verdi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per le donne e i bambini, gli anziani e le persone con disabilità".*

1.2. Obiettivi e riferimenti normativi del PEBA

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è uno strumento che ha l'obiettivo principale di garantire a tutte le persone una fruizione autonoma, sicura e confortevole dell'ambiente urbano e costruito pubblico, su base di pari dignità e pieno diritto alla partecipazione alla vita sociale, culturale e civile, come sancito dalla *Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità*. In quest'ottica, il PEBA non si limita a rimuovere ostacoli fisici, ma promuove una progettazione inclusiva, capace di rispondere alla diversità delle condizioni individuali.

A supporto di questo obiettivo primario il PEBA si configura come uno strumento strategico di pianificazione e programmazione degli interventi, che si sviluppa a partire da un'attenta attività di rilievo fino alla definizione di strategie e indicazioni operative, integrandosi con le altre azioni dell'Amministrazione. Il Piano non va considerato dunque 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 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.

Il PEBA è stato introdotto dalla Legge 41 del 1986⁶, 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 104⁷, 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 13/1989⁸ 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. 236/1989⁹, 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

⁶ 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.

⁷ 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

⁸ 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.

⁹ 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.

una concezione della disabilità che oggi appare superata, questo documento resta ancora oggi un punto di riferimento.

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).

A livello provinciale la Legge 7 gennaio 1991, n.1¹⁰ recepisce i principi della normativa nazionale in materia di accessibilità, integrandoli con disposizioni specifiche per il contesto trentino, sia in termini di criteri tecnici che di strumenti di sostegno economico.

L'impianto normativo in vigore è stato elaborato in un periodo antecedente all'evoluzione culturale e concettuale introdotta da strumenti come l'ICF e la *Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità*. In questo contesto, pur operando all'interno di un quadro normativo in parte datato, numerose amministrazioni comunali stanno promuovendo una nuova stagione di redazione dei PEBA. Tali piani si propongono di superare l'ottica meramente prescrittiva, adottando approcci progettuali prestazionali orientati ai principi dell'*Universal Design*. L'obiettivo è quello di garantire una fruibilità estesa e inclusiva degli spazi pubblici, attraverso interventi che integrino qualità urbana, accessibilità e usabilità per tutte le persone, a prescindere da età, condizione o abilità.

¹⁰ Provincia Autonoma di Trento, *Legge provinciale 7 gennaio 1991, n. 1 – Eliminazione delle barriere architettoniche in provincia di Trento*, in vigore dal 7 gennaio 1991 e aggiornata al 13 dicembre 2024. Disponibile a: <https://www.consiglio.provincia.tn.it/leggi-e-archivi/codice-provinciale/Pages/legge.aspx?uid=705> (ultimo accesso luglio 2025) .

2. Il PEBA di Vallelaghi



2.1. La scelta del Comune di Vallelaghi

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 ai Comuni tra i 5.000 e i 20.000 abitanti, in seguito estese tutti quelli sotto 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 Vallelaghi, avviato con deliberazione n. 178 della Giunta Comunale del 03 settembre 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.

Con la redazione del PEBA, 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 anche a caratteri di attrattività e ricettività turistica propri del contesto. Il Piano supera il semplice concetto di "eliminazione delle barriere" adottando l'approccio della progettazione universale con l'obiettivo dunque di 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.

Nel caso di Vallelaghi è importante sottolineare una sensibilità esplicita dell'Amministrazione in tema di accessibilità e inclusione: un'attenzione che si manifesta sia sul territorio sia nella partecipazione attiva a diverse iniziative promosse dagli enti locali, con particolare riferimento alla Comunità della Valle dei Laghi impegnata in percorsi di sensibilizzazione e informazione sui temi delle demenze e del wayfinding. In queste occasioni il sostegno e la partecipazione attiva dell'Amministrazione comunale non sono mai venute meno, a testimonianza dell'impegno e dell'attenzione rivolte a queste tematiche.

Altro elemento da sottolineare, è la propensione dell'Amministrazione comunale verso i temi della cittadinanza attiva e della partecipazione quali valori fondanti non solo del mandato politico ma anche identitari della comunità locale, coesa e attiva. Questa particolare attenzione è ben testimoniata dall'attivazione di pratiche partecipative in occasione dell'elaborazione del Masterplan comunale (anno 2021-2022), dall'introduzione di un Regolamento per la gestione dei Beni Comuni (anno 2023-2024) e dalla recente iniziativa di

adozione del Bilancio Partecipativo (anno 2024) quale esperienza decisamente coraggiosa e inusuale di democrazia diretta e coinvolgimento attivo della cittadinanza. Oltre a queste importanti esperienze, altre iniziative di dialogo e confronto sui temi della progettazione di spazio pubblico sono state intraprese in occasioni di progettazioni specifiche (es.: nuovo parco di Fraveggio), rendendo evidente l'abitudine del territorio alla partecipazione.

Seppur queste tematiche non siano necessariamente connesse con il PEBA in senso stretto, rimangono un'importante dimostrazione di uno degli aspetti fondamentali che accompagnano l'azione sul territorio a cui il PEBA si rivolge: un territorio accogliente non passa solamente per un'attività di rimozione di ostacoli e/o inserimento di facilitatori fisici e strutturali, ma implica la costruzione di una comunità capace di accogliere e di assumere atteggiamenti attenti e sensibili. In questo senso le molteplici esperienze di partecipazione attiva che il Comune di Vallelaghi ha intrapreso sono un elemento di forza importante per dare un futuro sostenibile a quanto contenuto in questo piano.

Il PEBA di Vallelaghi, in questo primo stralcio, si concentra esclusivamente sul rilievo e lo sviluppo strategico di ambiti di spazio aperto, escludendo per il momento il rilievo puntuale di edifici e strutture di interesse. Delle diverse frazioni che compongono il Comune, sono state rilevate quelle di maggior attrazione data la presenza di funzioni e servizi, pubblici e privati: Padergnone, Vezzano e Terlagio.

2.2. Le caratteristiche territoriali e urbanistiche

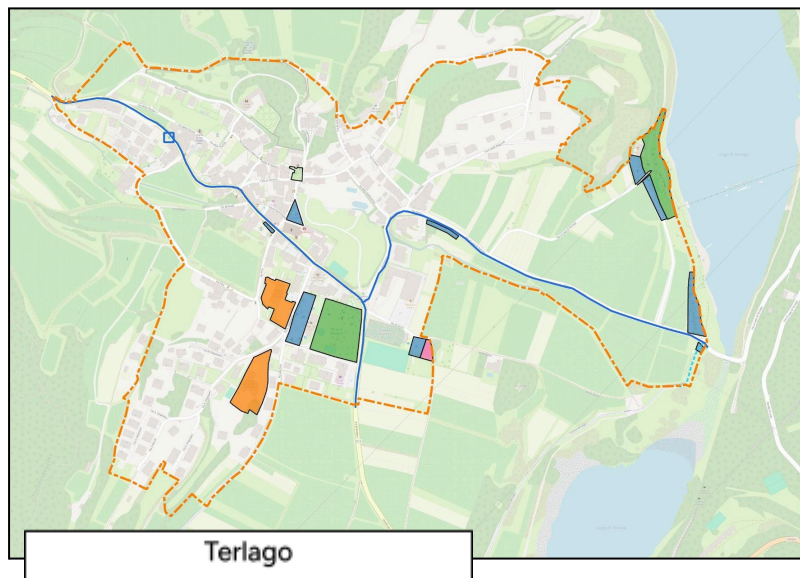
Il Comune di Vallelaghi, così come identificato oggi, si costituisce nel 2016 dalla fusione del Comune di Vezzano (che oltre all'omonimo capoluogo racchiudeva le frazioni di di Ciago, Fraveggio, Lon, Margone, Ranzo e Santa Massenza), Terlagio con le frazioni di Covelo e Monte Terlagio, e Padergnone. Non a caso i tre aggregati ex capoluoghi municipali sono oggi gli ambiti di maggior densità e presenza di funzioni e servizi, e di conseguenza di attrattività anche di carattere territoriale.

In tutti e tre gli aggregati principali che, come vedremo in seguito, sono stati scelti quali ambiti di rilievo puntuale e di primario intervento all'interno di questo percorso di redazione del PEBA, sono presenti la sede municipale, la biblioteca pubblica, ambulatori e servizi sanitari, luoghi di cultura, scuole primarie ed alcuni esercizi commerciali, tra cui molti di prima necessità (supermercato, farmacia / dispensario, giornalaio, tabacchi, ecc.). A Vezzano si trova la sede della Comunità di Valle della Valle del Laghi, punto di riferimento anche per confronti e dialoghi sui temi dell'inclusione e dell'accessibilità.

Il Comune di Vallelaghi si sviluppa nella parte orientale della Valle dei Laghi ambito territoriale di congiunzione tra il capoluogo trentino, la città di Trento, e il contesto del Lago di Garda con i comuni di Arco e Riva del Garda. La Valle dei Laghi, come si può dedurre dal nome, vede la presenza di diversi specchi d'acqua, prevalentemente balneabili, in un singolo contesto vallivo: nel Comune di Vallelaghi si trovano il lago di Terlago, i Laghi di Lamar e il bacino del Lago di Santa Massenza, adiacente al più famoso Lago di Toblino. Altra particolarità da un punto di vista naturalistico è la presenza di un clima mite, favorito dall'ottima esposizione del contesto e dalla presenza dell'Ora del Garda, vento proveniente dal Lago di Garda capace di mitigare notevolmente il clima locale. La costanza di questo movimento ventoso ha fatto guadagnare alla Valle dei Laghi nel suo complesso il soprannome di Valle del Vento, contribuendo ad un immaginario che evoca la particolare stimolazione sensoriale che può essere vissuta in questo territorio .

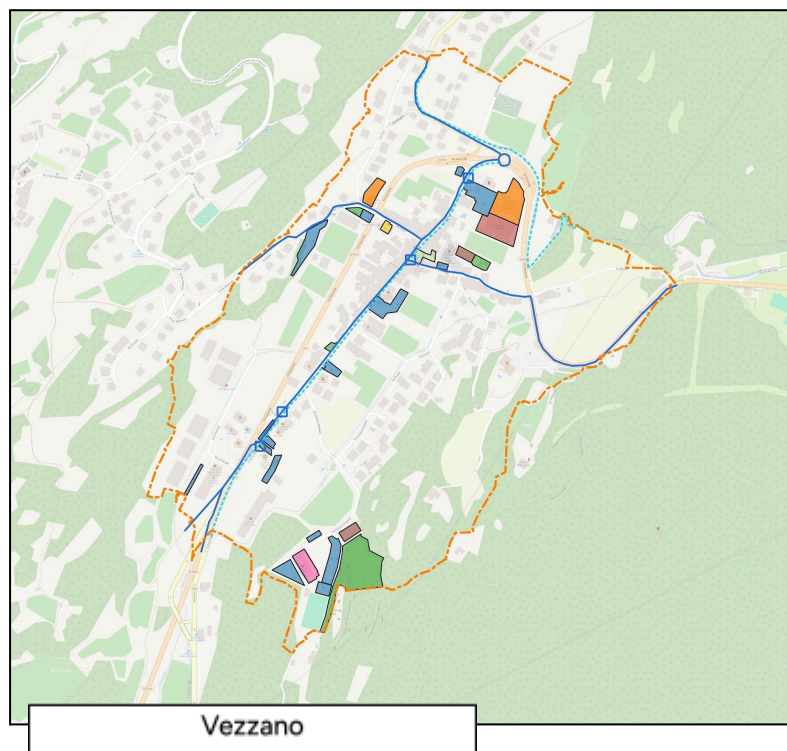
Dei tre ambiti amministrativi che compongono la Valle dei Laghi (Comune di Vallelaghi, di Madruzzo e di Cavedine), il Comune di Vallelaghi è il più abitato ed esteso, ed è quello maggiormente vicino al contesto di fondovalle e alla città di Trento. E' pertanto oggetto di forte interesse da un punto di vista locativo e residenziale.

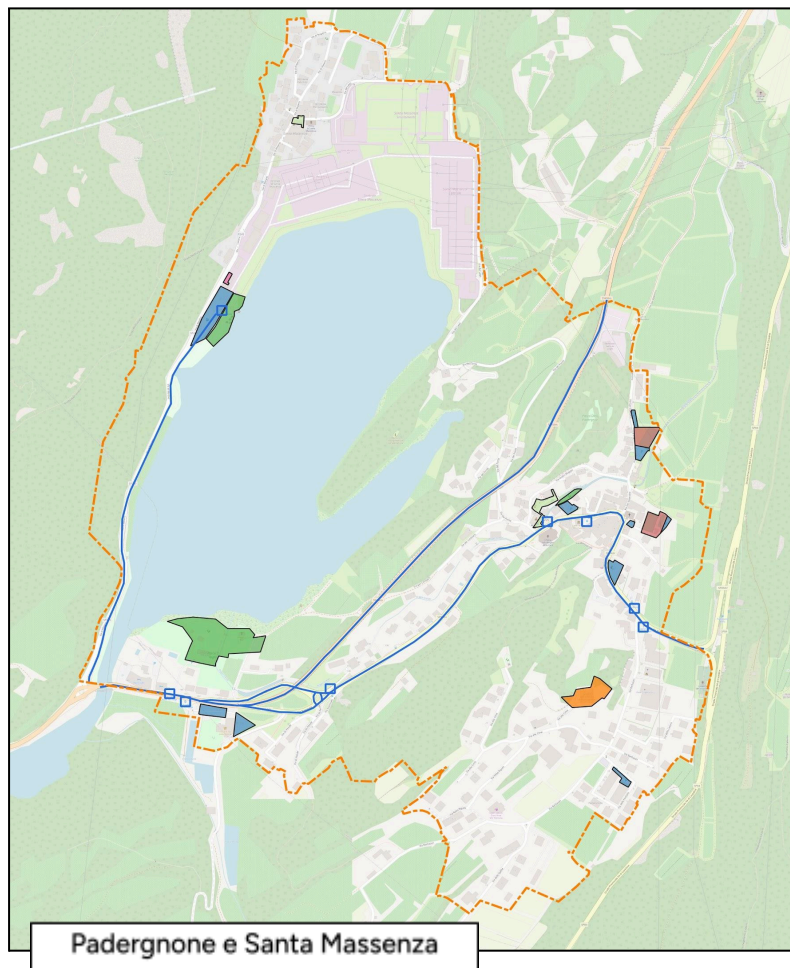
Rispetto alle tre frazioni identificate - Terlago, Vezzano, Padergnone, le stesse si sviluppano quasi in sequenza con Terlago maggiormente orientata verso est e Padergnone che chiude la triade verso ovest, affacciata verso il vicino contesto del Comune di Madruzzo e della valle di Cavedine. I tre aggregati si sviluppano linearmente rispetto all'arteria stradale SS 45 bis, elemento di indubbio impatto che lambisce tutti e tre gli aggregati e ne determina l'accessibilità interna e di collegamento con il contesto circostante. L'arteria, dato il livello di attrattività della Valle dei Laghi, ma soprattutto considerando la sua funzione di congiunzione tra l'ambito cittadino di Trento (con l'accesso all'arteria autostradale e ad altri sistemi di mobilità carrabile di livello territoriale) e il contesto del Lago di Garda, si presenta particolarmente affollata nei periodi di stagione turistica. Questo aspetto, considerando anche il suo ruolo di connessione interna alla Valle dei Laghi e del Comune di Vallelaghi, è un elemento di difficoltà per i residenti e le comunità insediate.



Il sistema della funzioni e dei servizi

Legenda	
	Area di rilievo
Funzioni e servizi	
	Amministrazione
	Cultura
	Scuole
	Sanità
	Sport
	Altri servizi di interesse
	Parcheggi pubblici
	Spazi pubblici pavimentati
	Spazi pubblici a verde
	TPL - tracciati
	TPL - punti di fermata
	Piste ciclopedonale
BASE: OSM Standard	





Al loro interno i tre aggregati presentano una struttura diversificata: Padergnone e Vezzano si sviluppano in maniera maggiormente lineare rispetto all'arteria stradale rispettivamente costituita da via Nazionale (per Padergnone) e via Roma (per Vezzano). Nel caso invece dell'aggregato di Terlagio esso presenta una morfologia stellare con una chiara convergenza verso l'ambito del centro storico.

Tutti e tre gli aggregati possono contare su un centro storico identitario, in particolare nel caso di Terlagio, dove sono presenti anche diversi cenni di uno sviluppo tardo medievale e dove si riscontrano diversi palazzi di pregio storico - architettonico. Ambiti centrali in cui sono ancora presenti e attive la maggior parte delle funzioni, pubbliche e private, a sottolinearne l'importanza.

In tutti gli ambiti si riscontra una particolare presenza dell'acqua, incanalata in fontanili, rogge, fontane fortemente identitarie: un ulteriore elemento di stimolazione sensoriale quale potenziale punto di forza di questi contesti.

Come accennato, il sistema infrastrutturale di mobilità carrabile è particolarmente presente e impattante in tutti e tre gli aggregati:

- Terlagio: rispetto all'arteria di congiunzione territoriale, il paese di Terlagio si trova leggermente spostato verso nord e connesso dalla SP18 - Strada per Terlagio che successivamente, una volta entrata in paese, prende sequenzialmente nome di via di Braidon e via Fies. L'arteria è elemento di congiunzione con le frazioni di Monte Terlagio e Covelo, raggiungibili anche dalla frazione di Ciago attraverso via per Vezzano, e con il contesto dei Laghi di Lamar, di attrazione turistica. La SP18 costituisce di fatto un elemento di limite interno al paese di Terlagio;
- Vezzano: è l'aggregato maggiormente interessato dalla presenza diretta della SP 45 bis che, di fatto, lo divide in due ambiti. Ma è poi l'arteria di via Roma, passante per tutta l'estensione del centro urbano, che sicuramente richiede importanti riflessioni rispetto all'impatto sulla vita della comunità residente. Via Roma è percorsa non solo dalle diverse auto che sovente la utilizzano anche quale bypass della strada statale, ma anche dai mezzi del TPL;
- Padergnone: qui è l'arteria di via Nazionale che determina l'ossatura intercettando il centro storico del paese e assicurando al contesto la congiunzione con i contesti limitrofi tra cui il Comune di Madruzzo, l'ambito di distribuzione della Valle di Cavedine, il Lago di Santa Massenza.

Proprio la presenza di queste importanti arterie, che hanno fortemente influenzato lo sviluppo urbano e insediativo dei contesti, rappresenta un tema cruciale per la trattazione del PEBA, in quanto pone questioni complesse nel rapporto con la pedonalità e con il livello di sicurezza, reale e percepita, in momenti di navigazione urbana.

Il Comune di Valledaghi è collegato con il capoluogo trentino e con l'ambito del Lago di Garda da un sistema di trasporto pubblico su gomma di carattere extraurbano. I contesti sono rispettivamente serviti dalle linee B201 - B205 - B206, dove quest'ultima è l'unica che raggiunge propriamente il centro urbano di Terlagio. Le linee B201 e B205, vista la loro funzione di congiunzione con l'ambito territoriale della "Busa" e del Lago di Garda presentano una frequenza indubbiamente maggiore rispetto ad altre aree servite dal trasporto pubblico extraurbano, assicurando un ottimo grado di raggiungibilità a questi contesti, aumentandone l'attrattività anche sotto il profilo residenziale. In tutti e tre i casi il sistema di TPL presenta punti di fermata che toccano il centro dei tre paesi.

Sul territorio è presente una pista ciclabile di carattere territoriale che, seppur con una discussa sconnessione al limitare del Comune di Trento, congiunge l'ambito del Garda con il capoluogo trentino. L'arteria ciclabile passa nel centro di Vezzano.

Sotto il profilo del sistema di pianificazione del territorio il Comune di Vallelaghi presenta un'articolazione in corso di evoluzione con una variante al PRG Comunale adottata all'oggi solamente in prima adozione con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 28 ottobre 2024. Il documento, seppur non contiene riferimenti espliciti ai temi dell'inclusione e dell'accessibilità, nella Relazione illustrativa e nelle tavole di piano, insiste in particolare sul tema dell'accessibilità sostenibile e del collegamento tra i diversi aggregati che compongono il contesto amministrativo, prevedendo nuove realizzazioni di percorsi pedonali e ciclabili e la realizzazione di nuovi spazi di sosta in attestamento ai contesti di centro storico. Proprio questa intermodalità presentata nel piano è un elemento di particolare interesse se associato ad un'azione puntuale negli ambiti storici che faciliti la navigazione urbana autonoma, in comfort e sicurezza. Si tratta in questo caso di un'ottima base da cui partire per assicurare accessibilità ai contesti maggiormente interessati dalla presenza di funzioni e servizi primari ed oggi completamente carrabili.

Da queste previsioni di revisione e integrazione del sistema di mobilità pedonale e ciclabile, è relativamente escluso l'aggregato di Vezzano, dove invece rimane centrale, per quanto riguarda l'accessibilità e l'inclusione, la realizzazione o modifica dei percorsi oggi esistenti, in particolare su via Roma, al fine di migliorarne il grado di sicurezza. Invece nella frazione di Terlago, spesso provvista di percorsi pedonali chiari e identificabili, non si evidenziano previsioni di interesse in questo senso. La frazione di Padergnone e l'ambito del lago di Santa Massenza sono infine interessati dalla realizzazione di percorsi ciclabili anche a completamento della rete già presente (ad esempio a Vezzano) di carattere territoriale.

A fianco alla Relazione di Piano, sempre rimanendo nell'ambito della Variante 2024 al PRG Comunale, sono state analizzate anche le Norme Tecniche di Attuazione specifiche per i centri storici, che non contengono particolari riferimenti di interesse. Anche per quanto riguarda il Regolamento Edilizio Comunale, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 20 in data 27 aprile 2022 e quale insieme di norme che disciplinano lo sviluppo edilizio e la qualità della vita nel comune, non si riscontrano particolari accortezze sotto il profilo dell'inclusione, dell'accessibilità, dell'Universal Design. Questo ovviamente al di là dei riferimenti normativi basilari a cui l'articolato rimanda spesso ("Sono fatte salve le norme relative al superamento e all'eliminazione delle barriere architettoniche"). Va tuttavia sottolineato come l'intento di creazione di un contesto urbano più inclusivo è in parte tracciato all'inizio dell'articolo, nelle sue premesse. "Le norme del presente Regolamento (...) sono finalizzate al perseguimento di un ordinato sviluppo edilizio ed una maggiore qualità

della vita, nel rispetto delle esigenze tecnico-estetiche, igienico-sanitarie, di sicurezza e di vivibilità degli immobili e delle loro pertinenze, anche da parte di persone disabili (...)." (art. 1 - REC Comune di Vallelaghi, 2022). Al di là di questo breve riferimento, tuttavia, non si riscontrano altri elementi di articolazione di quanto dichiarato in apertura.

Infine è stato preso in considerazione il documento di MasterPlan, anch'esso aggiornato al 2024. Un piano strategico che mira a definire, in termini di visione strategica e non normativa e regolativa, l'uso e soprattutto lo sviluppo del contesto comunale di Vallelaghi. L'elaborato è di particolare interesse anche per il corposo percorso partecipato che ha portato con sé, coinvolgendo amministratori, cittadinanza e stakeholder in un profondo lavoro di immaginazione e concertazione.

In linea generale l'obiettivo che il masterplan delinea è quello di rafforzare l'identità locale in particolare attraverso la valorizzazione dei diversi aggregati urbani presenti e del territorio aperto, anche difendendolo dal rischio di diventare un comune "di prima cintura" rispetto alla città di Trento. L'attrattività del contesto è chiara nel piano, che tuttavia punta a delineare una crescita equilibrata tra espansione e mantenimento di una comunità forte e peculiare anche rafforzando la capacità di inclusione nel territorio e nella sua cittadinanza.

Rispetto alla declinazione più vicina al PEBA e quindi che riconosce come protagoniste le persone con disabilità o fragilità specifiche, anche in questo caso non vi sono rimandi espliciti. Tuttavia vi sono due filoni di trattazione che, indirettamente, toccano l'argomento:

- il continuo rimando alla qualità e accessibilità del patrimonio pubblico, dello spazio pubblico aperto con particolare riferimento allo spazio strada / marciapiede;
- la scarsità degli spazi per la sosta, in particolare a Vezzano, riconosciuto dal piano come una "piccola città" ;
- le diverse riflessioni sulla fragilità demografica legata al progressivo invecchiamento della popolazione.

Il piano, anche come riferimento al processo di inclusione nei confronti di nuovi residenti, guarda sovente alla numerosità, accessibilità e identificabilità di edifici e spazi pubblici aperti, in particolare a verde. Viene sottolineata come criticità, con impatto diretto sulla fruibilità da parte di popolazione anziana e/o di persone con disabilità, l'insufficiente qualità dei percorsi pedonali e la conseguente carente sicurezza per il pedone. Dall'indagine portata avanti anche attraverso il percorso di partecipazione, tale critica è stata evidenziata in tutti gli aggregati su cui si concentra anche il PEBA dove viene riconosciuta la difficile situazione di promiscuità presente sul territorio, dichiarando, in riferimento agli esiti del percorso partecipativo, "Unanimità nel considerare deleteria la presenza di auto nei nuclei storici, sia

per questioni di decoro sia per la conseguente riduzione dello spazio effettivamente fruibile per la socializzazione in strada” (Master Plan del Comune di Valledaghi, pg. 55, punto 4.1.).

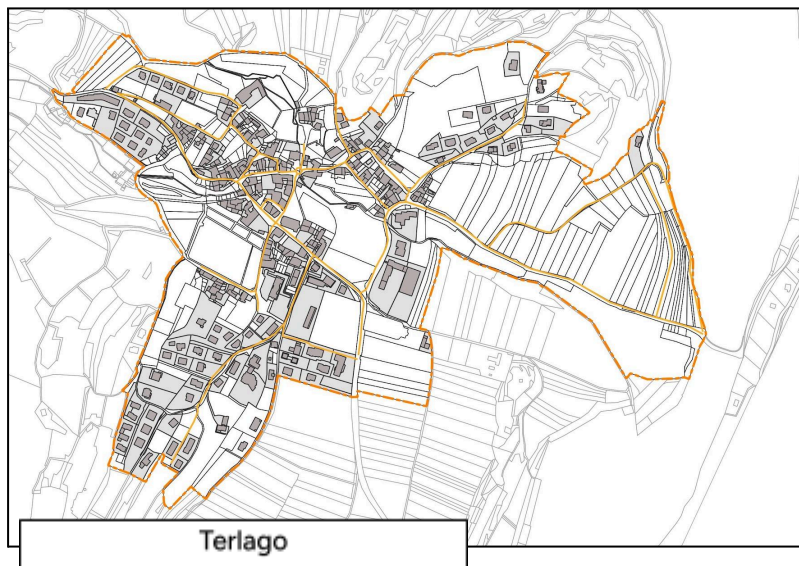
Ed è proprio su questi due punti del Masterplan, pur rimanendo uno strumento di visione strategica senza la volontà di essere tradotto in uno strumento operativo e di pratica, che si ritrovano la maggior parte delle indicazioni riferite agli aggregati oggetto del PEBA, e interessanti per gli argomenti trattati in questo piano. Interventi proposti quali la nuova viabilità pensata per il centro di Terlagio e di Vezzano con le aree di sosta presentate, la valorizzazione di circuiti aperti come ad esempio il percorso della Roggia storica tra la frazione di Padergnone e Vezzano, e della passeggiata riferibile all’ambito del teatro Valledaghi, sono solo alcuni esempi.

L’auspicio è che, nell’intraprendere la strada delineata nel MasterPlan, anche in termini di partecipazione e coinvolgimento di cittadinanza e stakeholder, vi possa essere attenzione e cura a processi e progetti inclusivi, fruibili da parte di tutti i cittadini e le cittadine, riservando anche alla fragilità un’attenzione e una cura opportuna, in particolare nella successiva fase di progettazione.

2.3. L’area oggetto di analisi

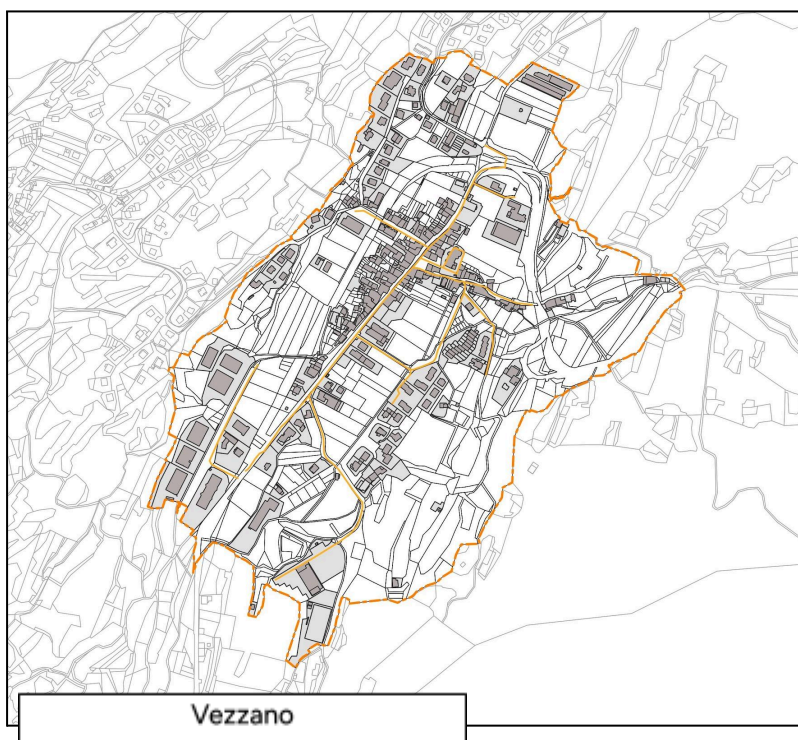
Il Comune di Valledaghi, come anticipato in premessa, in questo percorso di PEBA ha deciso di concentrare l’attenzione sugli ambiti urbani di Vezzano, Terlagio e Padergnone. Ambiti, fino al 2016, indipendenti dal punto di vista amministrativo. Nella costellazione di frazioni di cui si compone il Comune questi tre aggregati rimangono i luoghi dove si riscontra la maggior concentrazione di funzioni pubbliche e servizi pubblici e privati, seppur va considerato, anche guardando ad un possibile prosieguo del percorso PEBA, che quasi tutti gli i nuclei che costituiscono il Comune a livello Amministrativo presentano alcune funzioni di interesse primario.

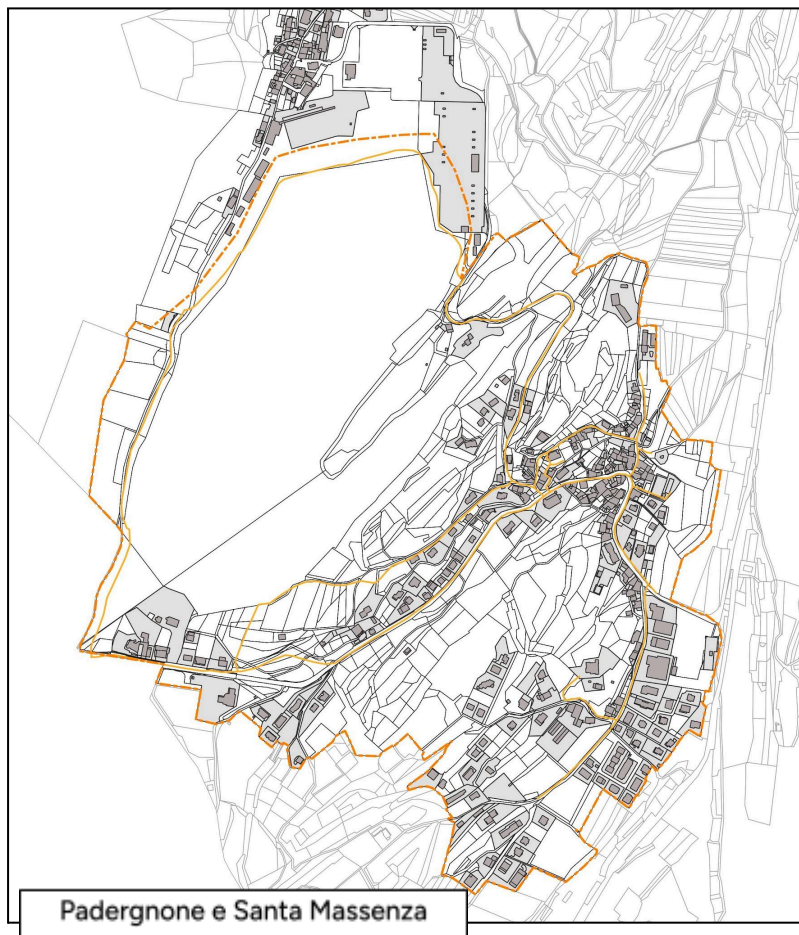
L’area oggetto di analisi del PEBA del Comune di Valledaghi vede la presenza di contesti urbani compatti, coincidenti prevalentemente con ambiti di centro storico, caratteristica comune ai paesi di Valledaghi. Non si identificano, se non in alcune occasioni sporadiche, ambiti di urbanizzazione più diffusa all’interno dell’area di interesse.



Individuazione dell'area di rilievo

- Legenda**
-  Area di rilievo
 -  Le strade rilevate
 -  Il tessuto urbanizzato
 -  Il tessuto edificato
- BASE: Carta catastale PAT





Il contesto identificato è stato navigato in tutta la sua estensione, ricomprendendo non solamente l'ambito stradale e di percorsi pedonali, ma osservando anche gli spazi aperti pubblici, pavimentati o a verde. Nel caso della frazione di Terlagio l'area tiene in considerazione anche l'ambito del Lago di Terlagio, di cui è stata rilevata puntualmente la presenza di ostacoli o assenza di facilitatori, ma visionando anche con uno sguardo più ampio, che trova maggiori riferimenti nella parte di "Focus e indirizzi strategici" in conclusione a questa relazione di piano. Altrettanto nella frazione di Padergnone e di Santa Massenza è stato svolto il rilievo puntuale di via del Lago, via del Ponte e via di Maiano \ SP 245, mentre è stata osservata, senza registrare le singole criticità ma con uno sguardo maggiormente "di sviluppo", l'area a verde pubblico antistante la Centrale di Santa Massenza. E' infatti questo un ambito sovente utilizzato dalla comunità per passeggiate e piccole escursioni, che ben si potrebbe prestare ad una valorizzazione proprio in un'ottica di "percorso inclusivo" come meglio riportato nel capitolo di focus.

All'interno dell'area di interesse, particolare attenzione è stata prestata anche al Parco Due Laghi, recentemente oggetto di restyling da parte dell'Amministrazione comunale. Anche in questo caso, è stato svolto un rilievo puntuale degli ostacoli, ma ulteriori indicazioni su una sua revisione in un'ottica maggiormente inclusiva, visto anche il tema "benessere" sviluppato nella nuova progettazione, possono essere reperite a conclusione della presente relazione.

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

Località	Indirizzo
PADERGNONE	Alle Cime, Via
	Barbazan , Via
	Del Municipio, Piazza
	Del Ponte, Via
	Di Pende', Via
	Di San Valentino, Via
	Nazionale, Via
	Per Limbach, Via
	Xii Maggio, Via
SANTA MASSENZA	Del Lago, Via
	Strada Provinciale 245
	Strada Statale 45bis
TERLAGO	Al Castel, Via
	Al Lago Di Terlago, Via
	Al Spiazol, Salita
	Alcide Degasperi, Via
	Cesare Battisti, Piazza
	Crosara, Via
	Del Torchio, Piazza
	Della Filanda, Via
	Della Madonnina, Via
	Di Braidon, Via
	Di Sorari', Via
	Di Sotto Sas, Via
	Di Torchio, Via
	Fies, Via
	Fratelli Negrolli, Via
	Lodovico Defant, Via

	Marconi, Via
	Omigo, Via
	Parco Di Braidon
	Pine, Via
	Roma, Via
	Sant'andrea, Piazza
	Valmorello, Via
	Valmorello, Via
VEZZANO	Ai Fossadi, Via
	Borgo, Via
	Dante, Via
	Naghel, Via
	Nazionale, Via
	Picarel, Via
	Roma, Via
	Ronch, Via
	San Valentino, Piazza
	Stoppani, Via
	Strada Provinciale 18

3. Metodo e strumenti



3.1. Fasi

Le attività finalizzate alla redazione del PEBA di Vallelaghi si sono svolte prevalentemente nella primavera - estate 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 sugli ambiti di interesse evidenziando le peculiarità morfologiche del tessuto urbano e la distribuzione delle funzioni e dei servizi 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 alla dotazione di strumenti di pianificazione e programmazione urbanistica reperibili sul sito istituzionale del web;
- affinazione dello strumento di rilievo, volto a supportare l'attività sul territorio e conformato alle peculiarità territoriali e declinazione condivise con l'Amministrazione Comunale;
- 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 nei mesi di maggio - giugno - luglio 2025. 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 prioritario 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;
- Confronto con l'Amministrazione (parte politica e tecnica): un dialogo che rappresenta un elemento importante per rendere il PEBA uno strumento il più possibile condiviso e rispondente ai bisogni reali del territorio;

- redazione della documentazione di 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 sottocategorie ("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 che 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 del territorio comunale. Queste personalizzazioni sono frutto di un'analisi preliminare volta a individuare gli elementi di maggiore rilevanza per il contesto locale i cui contenuti sono stati condivisi con l'Amministrazione comunale. 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. 6792/2001¹¹), 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

¹¹ 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).

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 ad 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 MIT¹². 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 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 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.

¹² 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).

3.3. Strumenti e digitalizzazione

Per la lavorazione e restituzione del rilievo sullo spazio pubblico aperto 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.IO¹³, che assicura una georeferenziazione precisa dei punti rilevati, con un margine di errore di circa 3 metri. Questo sistema ha permesso di registrare direttamente sul campo le informazioni attraverso un form digitale sviluppato appositamente per il Comune di Vallelaghi, 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

¹³ ONA (2025) <https://ona.io/home/> (ultimo accesso aprile 2025).

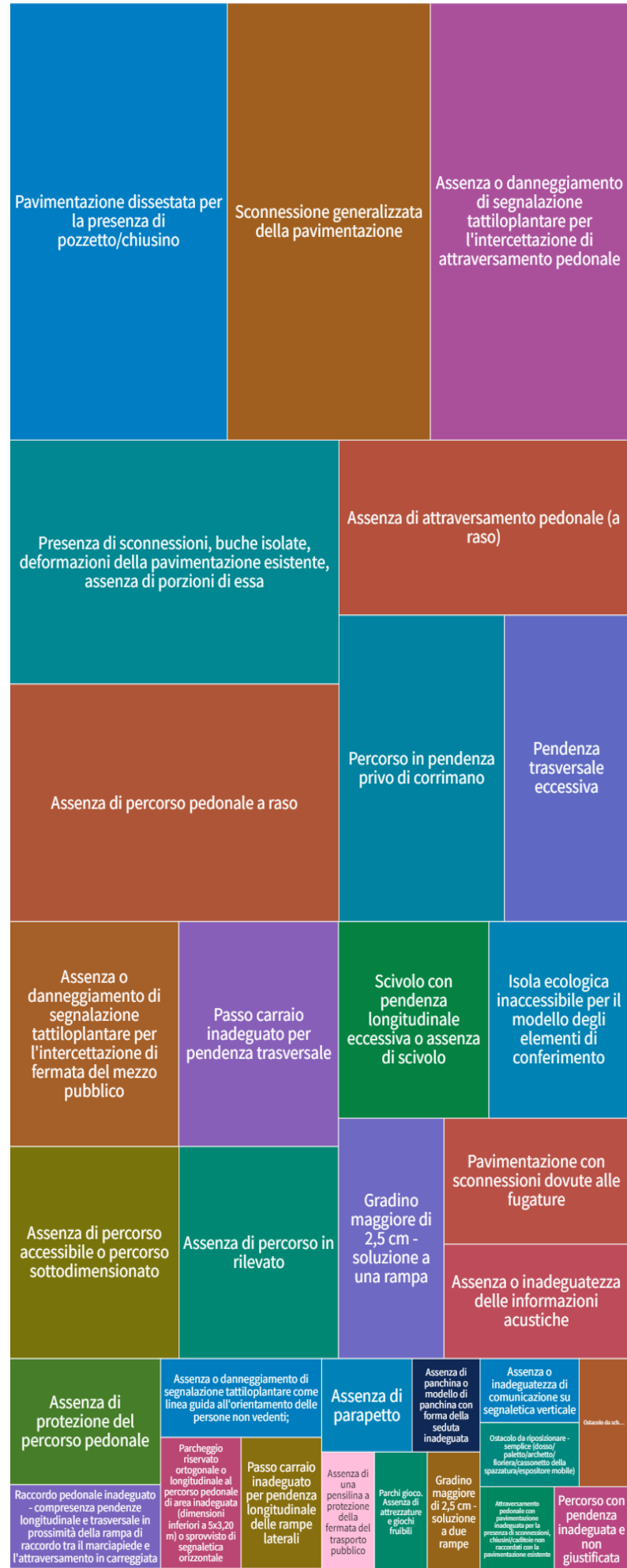
- Soluzione tipologica proposta
- Materiale previsto per l'intervento
- Quantificazione dell'intervento e relativa unità di misura (ml, mq, unità)
- Eventuali note integrative

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 OpenStreetMap¹⁴, le fotografie realizzate e la proposta di intervento, utile nella fase di presa in carico e risoluzione della criticità.

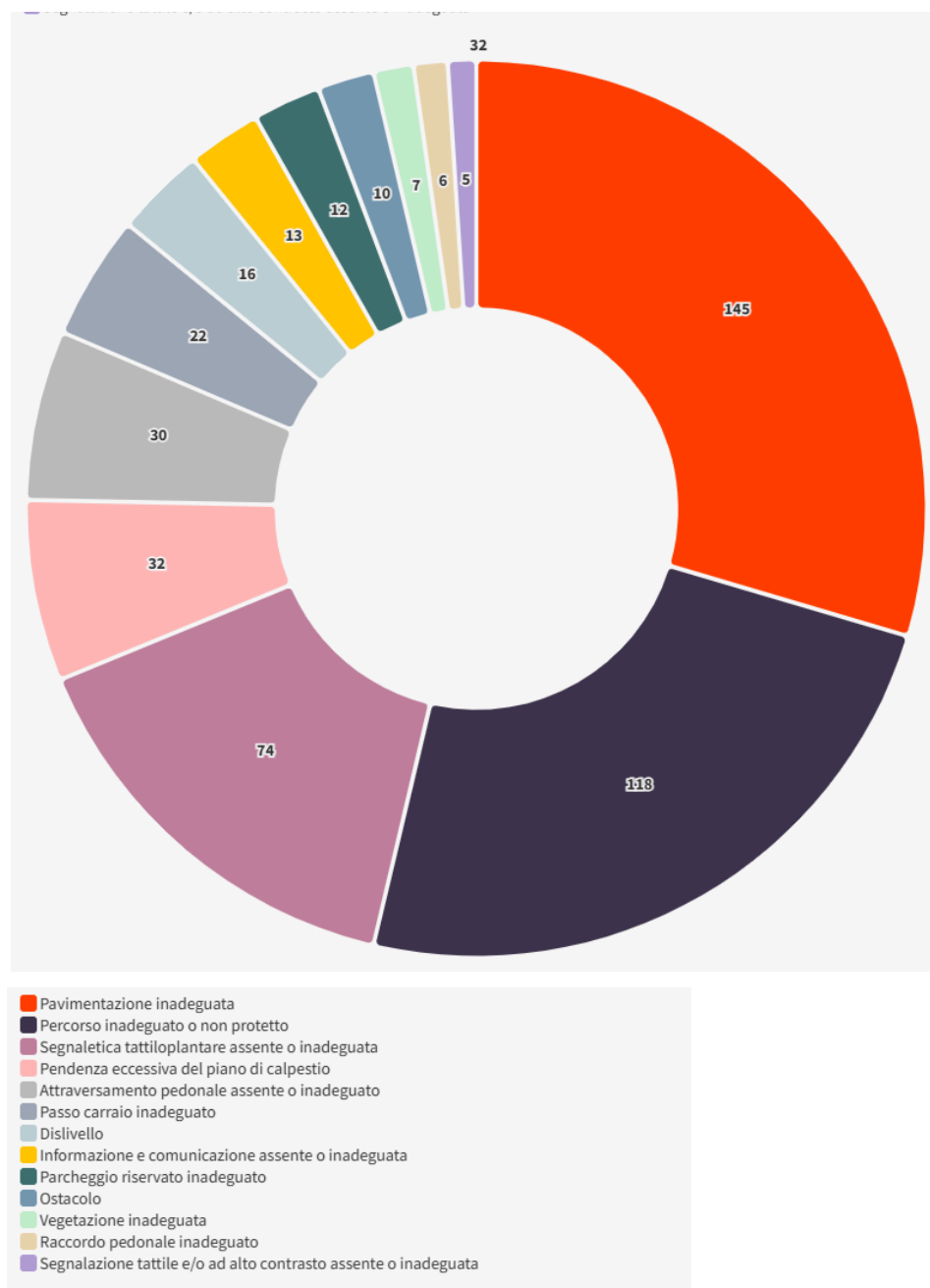
¹⁴ <https://www.openstreetmap.org/>

4. Analisi dei dati



4.1. Criticità e indicazioni d'intervento

Il rilievo sul territorio comunale di Vallelaghi ha riportato in totale 522 ostacoli, distribuiti per tipologia come mostrato nel grafico che segue.



Distribuzione delle criticità rilevate per tipologia (valori assoluti)

Anche se da un punto di vista territoriale, le barriere verranno maggiormente commentate in seguito, si precisa fin da ora come, nei singoli aggregati analizzati, la presenza di ostacoli sia proporzionale alla loro grandezza e alla superficie (in km) analizzata. Nello specifico:

- Terlagio: 195 ostacoli;
- Vezzano: 176 ostacoli;
- Padergnone: 140 ostacoli;
- Santa Massenza: 11 ostacoli.

Questa divisione non tiene conto di ambiti specifici e spesso anche di ampie dimensioni come ad esempio le aree a verde pubblico escluse, in tutto o parzialmente, dal rilievo puntuale ed oggetto invece di focus specifici.

Pavimentazione inadeguata | 27,78% del tot.

In armonia con le aspettative la "Pavimentazione inadeguata" è la tipologia rilevata con maggiore frequenza, con una distribuzione, coerente rispetto al chilometraggio analizzato, distribuito tra le diverse frazioni.

La pavimentazione è soggetta a deterioramento dovuto a diversi fattori: alle condizioni meteorologiche, a interventi sui sottoservizi, al transito dei mezzi. Elementi ancor più importanti negli aggregati di Vezzano e Padergnone dove arterie anche ad alto scorrimento attraversano centralmente i paesi.

All'interno della categoria sono presenti diverse criticità isolate (" Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa" e "Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino") ma sono altrettanto frequenti le criticità indicate come "Sconnessione generalizzata della pavimentazione" che riguardano invece ampi tratti di marciapiede dove l'alta frequenza di sconnessioni / deformazioni impone una presa in carico unitaria e omogenea.

Va specificato che nella categoria "Sconnessione generalizzata della pavimentazione" sono stati ricompresi i tratti di marciapiede, stretto e poco visibile, presenti nell'aggregato di Vezzano su via Roma, in particolare nella parte settentrionale. In questo caso la risoluzione del forte livello di insicurezza reale e percepita sull'arteria da parte del pedone, è indubbiamente un tema da affrontare in maniera più complessiva rispetto alla sola risoluzione di questi dislivelli. Data l'importanza del tema, paragonabile anche ad altre situazioni riscontrate a Terlagio e parzialmente a Padergnone, si rimanda al focus specifico.

Si riscontra in questa categoria anche la presenza di diverse parti di sconnessione dovuta alle fugature, particolarmente presenti anche in questo caso nella frazione di Vezzano. L'ambito infatti, presenta percorsi pedonali dedicati (a differenza ad esempio del centro storico di Terlagio) con una sistemazione in cubetti di porfido. Il materiale prescelto, seppur valorizza il paesaggio urbano e gli ambiti storici, richiede una manutenzione ordinaria continua e puntuale, proprio sulle fugature o sulla mancanza di elementi (cubetti) singoli.

Le criticità riferite alla pavimentazione sono elementi che richiedono interventi con costi relativamente contenuti rispetto alle spese complessive riferite al PEBA (i costi parametrici attribuiti alla tipologia della pavimentazione inadeguata ammontano a circa il 10,89 % della spesa totale stimata per gli interventi del PEBA, a fronte del 28% della ricorrenza della categoria sul totale delle criticità) e che, soprattutto, possono essere ricompresi nell'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. Sono tuttavia interventi essenziali per assicurare un fondo stabile e sicuro a supporto della navigazione urbana e territoriale.

In tal senso è 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 delle ditte incaricate o del cantiere comunale, affinché gli interventi risultino realmente efficaci e sostenibili nel tempo. Una volta acquisite queste competenze e interiorizzati gli approcci corretti, sarà possibile replicarli in modo sistematico su tutto il territorio comunale, anche nel lungo periodo, estendendo progressivamente i benefici di un ambiente inclusivo. Per favorire questo passaggio, è possibile intervenire attraverso attività di formazione e sensibilizzazione rivolte ai dipendenti del cantiere comunale, e affiancare le aziende esterne coinvolte nelle attività di ripristino mediante la distribuzione di materiali informativi e formativi, come quelli forniti a corredo di questo Piano. A ciò può seguire un rafforzamento dei controlli sull'esecuzione dei lavori, eventualmente integrando anche strumenti di pianificazione e regolamentazione, come ad esempio il Regolamento Edilizio Comunale.

Percorso inadeguato o non protetto | 22,61 % del tot.

L'assenza di percorsi pedonali o la presenza di percorsi inadeguati o non protetti è la seconda tipologia di criticità riscontrata e ricorre 118 volte. 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.

Nella maggior parte dei casi si tratta di "Assenza di un percorso pedonale a raso" ovvero una porzione di sedime stradale identificata per l'esclusivo passaggio pedonale che però, grazie all'assenza di dislivelli, può fisicamente consentire il transito di mezzi carrabili. Non a caso, la criticità è particolarmente frequente in ampie parti di centro storico, in particolare nella frazione di Terlagio. Si noti come anche in questo caso l'intervento di risoluzione ha dei costi decisamente contenuti. In questi ambiti, dove solitamente da un lato è difficile intervenire con soluzioni in rilevato, e contestualmente l'intervento non è giustificabile dato l'esiguo passaggio di mezzi carrabili, la funzione anche solamente della verniciatura a terra è utile soprattutto per il guidatore, a cui dare supporto verso una maggior evidenza e quindi consapevolezza del carattere promiscuo della zona.

A seguire si riscontra la necessità di intervento sui percorsi che presentano una pendenza longitudinale associata alla conformazione morfologica dell'ambito, con l'installazione di

corrimano, quale elemento di facilitazione in particolare per persone anziane o con specifica disabilità motoria. L'inserimento del corrimano è una soluzione necessaria per rendere più sicura e meno impegnativa la salita.

Anche la presenza di percorsi pedonali non accessibili per la larghezza eccessivamente contenuta della superficie pedonale è una criticità di notevole interesse, che si associa a quanto già trattato per quanto riguarda gli ambiti di centro storico delle frazioni considerate. In diversi punti è stata riscontrata l'assenza di un percorso pedonale in rilevato. In questo caso si tratta spesso di sconnessioni / mancanze su congiunzioni tra due percorsi esistenti ma anche punti dove potrebbe essere interessante attivare una valorizzazione in un'ottica di "passeggiata" dove il marciapiede diventerebbe quindi fondamentale (es.: "giro" del Lago di Santa Massenza). Questo aspetto è particolarmente da tenere in considerazione per quanto segnato nei contesti centrali delle frazioni analizzate, dove l'impatto delle arterie ad alto scorrimento impone una maggior protezione dei percorsi pedonali.

Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata. Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata | 15,14% del tot.

L'assenza di segnaletica tattilopiantare è segnalata in 74 punti, in particolare in riferimento all'individuazione degli attraversamenti pedonali, delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico e degli edifici di interesse pubblico.

La soluzione richiede interventi 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 11538-1:2014¹⁵ 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

¹⁵ 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.

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. E' in questa categoria che ricadono anche elementi di evidenziazione del percorso pedonale in presenza di architetture o elementi morfologici caratterizzati da un ombreggiamento eccessivo del percorso pedonale, tale da confondere o spaventare in particolare persone con disabilità cognitive quali la demenza e l'Alzheimer. Anche in questo caso l'inserimento di fasce a contrasto cromatico può rappresentare un valido aiuto a superare specifici tratti di percorso pedonale.

Pendenza eccessiva del piano di calpestio | 6,13% del tot.

La pendenza eccessiva del piano di calpestio in situazioni non motivate dalla morfologia territoriale riguarda 32 punti rilevati. La categoria presenta solamente due tipologie di ostacolo: scivoli o elementi di raccordo del percorso pedonale con una pendenza longitudinale eccessiva (>5%) , o percorsi pedonali con una puntuale o estesa pendenza trasversale (>1%), elemento estremamente insidioso per le persone con disabilità fisica che utilizzano ausili con ruote (sedie ma anche deambulatori) e capace di trasmettere un'insicurezza effettiva e percepita notevole.

Arredo urbano assente o inadeguato | 6,13% del tot.

Nel rilievo di Vallelaghi un altro elemento ricorrente è la presenza di arredi, presenti in spazi a verde pubblico ma anche inseriti all'interno del contesto urbano, che non risultano particolarmente inclusivi. All'interno della categoria la maggior parte di questi elementi sono riferibili ad isole ecologiche non accessibili per il modello del cestino stesso.

Secondariamente per ricorrenza ma non per interesse, sono i modelli di seduta e di punti d'acqua rilevati all'interno degli ambiti analizzati. Nel caso di fontane pubbliche, molto presenti sul territorio della Valle dei Laghi in generale, si propone l'inserimento di modelli inclusivi affiancati ad elementi storici e di pregio.

Infine si segnala la scarsa presenza di giochi inclusivi in ambiti di verde pubblico. Questo è un elemento di estrema importanza anche in una visione pedagogica e di sensibilizzazione delle giovani generazione ai temi dell'inclusione. Proprio per questa rilevanza, alla progettazione degli ambiti a verde pubblico è stato dedicato un focus specifico.

L'assenza di attrezzature inclusive è stata segnalata anche nel caso del Parco Due Laghi, recentemente oggetto di una profonda valorizzazione e restyling da parte dell'Amministrazione comunale. Un ambito indubbiamente di valore di cui tuttavia può essere migliorata la capacità di accoglienza sia nella parte di verde pubblico, sia nel percorso Kneipp recentemente realizzato.

Attraversamento pedonale assente o inadeguato | 5,75% del tot.

Nelle frazioni del Comune di Vallelaghi sono stati individuati 30 ostacoli riferibili alla categoria e, nella maggior parte dei casi, si tratta di assenza di attraversamenti pedonali a raso o semplicemente di mancanza delle strisce zebra (dove quindi la parte di raccordo con il percorso pedonale risulta presente e corretta). Sono questi elementi necessari a garantire la continuità dei percorsi pedonali esistenti e previsti.

E' interessante osservare, all'interno della categoria, che solo in un'occasione è stata riscontrata l'"Assenza di attraversamento pedonale su arterie ad alta intensità di traffico": questo denota una particolare attenzione al tema, in aggregati che, come già dichiarato, vedono la presenza di arterie ad alto scorrimento nel centro urbano. Esigui anche gli attraversamenti pedonali in pendenza trasversale, fattore di estrema pericolosità per persone con disabilità motoria che utilizzano ausili con ruote.

Passo carrai inadeguato | 4,21% del tot.

La presenza di passi carrai non confortevoli ricorre in 22 occasioni, quantità esigua rispetto ad altri contesti simili analizzati. Nella maggior parte dei casi si tratta di passi carrai che presentano pendenza trasversale sullo spazio del percorso pedonale. La criticità, anche in questo caso, risulta omogeneamente distribuita nelle frazioni analizzate, anche se esternamente ai contesti di centro storico. In questo caso, sono infatti gli ambiti di recente edificazione che presentano la maggior presenza di questi elementi.

E' questa una criticità che coinvolge direttamente i proprietari privati 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.

Dislivello | 3,07% del tot.

La presenza di dislivelli ricorre in 16 punti rilevati, laddove la maggior parte di queste criticità è riferibile a un "Gradino con dislivello maggiore di 2,5 cm", da risolvere con la realizzazione di una rampa unica. Nella maggior parte dei casi si tratta di sconnessioni in elementi di raccordo del percorso pedonale.

Preme sottolineare come in questa categoria ricada anche il caso del fontanile presente nel centro storico di Vezzano, rispetto al quale si suggerisce una progettazione ad hoc, ai fini di un miglioramento dell'accessibilità, anche in accordo con la Soprintendenza dei Beni Storici e Culturali della PAT. L'accesso al bene è infatti oggi precluso alle persone con disabilità fisica in quanto il percorso pedonale non presenta un'alternativa utile priva di gradini e, soprattutto, la sua presenza interrompe la continuità di un percorso pedonale accessibile a

tutti. Non è quindi la sola fruizione del bene che è preclusa, quanto la mobilità accessibile sulla via.

Informazione e comunicazione assente o inadeguata | 2,49% del tot.

13 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 in particolare di TPL. Esempi includono la diffusione di avvisi acustici presso le fermate del trasporto pubblico, criticità maggiormente ricorrente nel caso del Comune di Vallelaghi. Va specificato a tal proposito che, in accordo con l'Amministrazione e data la conformazione policentrica del Comune, particolare attenzione è stata rivolta alle fermate del TPL, elemento strategico di accessibilità al contesto locale dalle diverse frazioni che compongono l'ambito amministrativo.

A seguire vi è la mancanza di segnaletica verticale informativa (anche simbolica), soprattutto nei casi in cui i percorsi presentano caratteristiche impegnative, come tratti ripidi o la presenza di gradini. In tali situazioni la segnalazione risulta fondamentale per fornire indicazioni preventive sulla tipologia di percorso, supportando scelte consapevoli e in sicurezza da parte degli utenti. Questi elementi sono aiuti importanti anche per la navigazione in contesti di centro storico (come nel caso di Terago) che presentano una via maggiormente impervia o sconnessa, laddove alternative sono già presenti e pertanto andrebbero comunicate.

Parcheggio riservato inadeguato | 2,30% del tot.

In 12 casi si riscontrano criticità relative ai parcheggi riservati alle persone con disabilità. Nella maggior parte dei casi si è sottolineata l'inadeguatezza degli stalli presenti (per misure o per mancanza di segnaletica verticale adeguata) e, a seguire, una scarsa dotazione di stalli dedicati, con riferimento agli ambiti di attestamento dei centri analizzati.

Debita attenzione andrà posta anche al posizionamento del parcheggio riservato, riscontrato talvolta in situazioni di pendenza trasversale o in posizione tale da non facilitare l'accesso diretto al contesto attrattivo a cui fa riferimento.

Queste riflessioni andranno poi considerate anche in riferimento a nuove realizzazioni di aree di sosta - di attestamento.

Ostacolo | 1,92% del tot.

In poche ma significative circostanze sono stati riscontrati ostacoli da rimuovere oppure da rendere evidenti o da schermare con elementi di segnalazione e protezione. Nella maggior parte dei casi si tratta di riposizionamenti semplici di elementi facilmente rimovibili o più semplicemente di mezzi in sosta non regolamentare che costituiscono un ostacolo alla

circolazione pedonale sul percorso preposto. In questi ultimi casi si consiglia anche una maggior supervisione da parte della Polizia Locale.

In alcuni casi gli ostacoli sono costituiti dalla presenza stessa di elementi di arredo urbano o a corollario delle fermate del TPL.

L'unico elemento di ostacolo da schermare rilevato, è riferito alla "Pietra della Regola" elemento identitario e di ampio valore storico per la comunità di Terlagio. In questo caso, oltre ad intervenire sul percorso pedonale che proprio per la presenza dell'elemento specifico risulta sottodimensionato, il bene andrà protetto, potenzialmente anche in un'ottica di valorizzazione, per evitare intralci in particolare per le persone cieche o ipovedenti.

Raccordo pedonale inadeguato | 1,15% del tot.

Si registrano 6 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 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 siano presenti o si prevedano nuovi attraversamenti con semaforo con pulsante, dove è necessario spostare una mano dall'ausilio (e dal suo freno).

Vegetazione inadeguata | 0,96% del tot.

Sono 7 le criticità rilevate in questa categoria, tutte riferite a necessari interventi di potatura di elementi puntuali o lineari. Nella maggior parte dei casi, gli elementi censiti si riferiscono a proprietà private in affaccio alla strada. Accompagnare i privati cittadini ad una corretta manutenzione del proprio verde è elemento fondamentale che anche il PEBA, attraverso pratiche di informazione e coinvolgimento della cittadinanza.

La tabella che segue costituisce una panoramica completa della distribuzione delle categorie per tipologia e per descrizione.

Barriera	Descrizione Barriera	Val. ass.
Arredo urbano assente o inadeguato	Assenza di panchina o modello di panchina con forma della seduta inadeguata	3
	Assenza di seduta a corredo di fermata del trasporto pubblico	1
	Assenza di una pensilina a protezione della fermata del trasporto pubblico	3
	Fontanella non accessibile per le caratteristiche della pavimentazione	1
	Isola ecologica inaccessibile per il modello degli elementi di conferimento	13
	Modello di fontanella non accessibile o assente	4
	Necessità di adeguamento dimensionale dello stallo a corredo di seduta preesistente	4
	Parchi gioco. Assenza di attrezzature e giochi fruibili	3
tot.		32
Attraversamento pedonale assente o inadeguato	Assenza di attraversamento pedonale (a raso)	24
	Assenza di attraversamento pedonale rialzato	2
	Assenza di strisce zebraate	2
	Attraversamento pedonale con pendenza trasversale	1
	Attraversamento pedonale pericoloso su strada ad alta intensità di traffico	1
tot.		30
Dislivello	Gradino maggiore di 2,5 cm - soluzione a due rampe	3
	Gradino maggiore di 2,5 cm - soluzione a una rampa	12

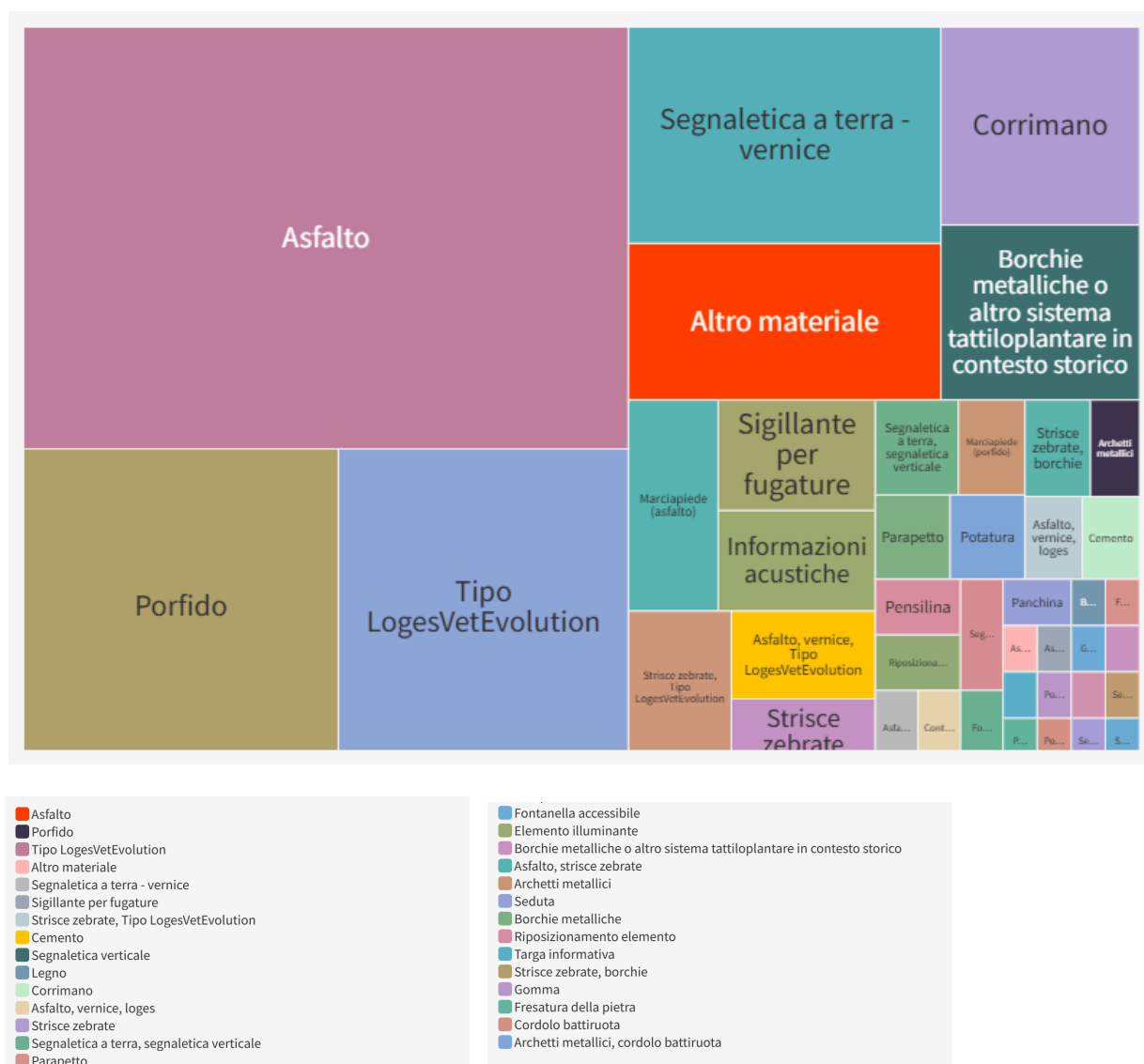
Barriera	Descrizione Barriera	Val. ass.
	Gradino minore di 2,5 cm	1
tot.		16
Informazione comunicazione o inadeguata	Assenza o inadeguatezza delle informazioni acustiche	10
	Assenza o inadeguatezza di comunicazione su segnaletica verticale	3
tot.		13
Ostacolo	Ostacolo costituito dalla sosta non regolamentare di veicoli	2
	Ostacolo da riposizionare - complesso (dissuasore di sosta/ espositore fisso/ base fissa a corredo di segnaletica verticale/ seduta)	2
	Ostacolo da riposizionare - semplice (dosso/ paletto/archetto/ fioriera/cassonetto della spazzatura/espositore mobile)	3
	Ostacolo da schermare e segnalare (cassetta postale/impianto semaforico/palo di illuminazione/parchimetro/pensilina)	3
tot.		10
Parcheggio inadeguato	Parcheggio riservato con pavimentazione non idonea	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	1
	Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale di area inadeguata (dimensioni inferiori a 5x3,20 m) o sprovvisto di segnaletica orizzontale	5
	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili	4
tot.		12
Passo inadeguato	Passo carraio inadeguato per pendenza longitudinale delle rampe laterali	5

Barriera	Descrizione Barriera	Val. ass.
	Passo carraio inadeguato per pendenza trasversale	17
tot.		22
Pavimentazione inadeguata	Attraversamento pedonale con pavimentazione inadeguata per la presenza di sconnessioni, chiusini/caditoie non raccordati con la pavimentazione esistente	3
	Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature	11
	Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino	45
	Pavimentazione sconnessa/deformata per la presenza di radici affioranti	5
	Presenza di caditoia/griglia o presa aria per piani interrati con fessure longitudinali rispetto al senso di marcia dei pedoni	1
	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa	38
	Sconnessione generalizzata della pavimentazione	42
tot.		145
Pendenza eccessiva del piano di calpestio	Pendenza trasversale eccessiva	18
	Scivolo con pendenza longitudinale eccessiva o assenza di scivolo	14
tot.		32
Percorso inadeguato o non protetto	Assenza di corrimano ad uno o entrambi i lati della scala	1
	Assenza di parapetto	4
	Assenza di percorso accessibile o percorso sottodimensionato	17
	Assenza di percorso di collegamento	1

Barriera	Descrizione Barriera	Val. ass.
	Assenza di percorso in rilevato	16
	Assenza di percorso pedonale a raso	37
	Assenza di percorso pedonale a raso in parcheggio	5
	Assenza di protezione del percorso pedonale	9
	Percorso con pendenza inadeguata e non giustificata	3
	Percorso in pendenza privo di corrimano	24
	Separazione non adeguata fra percorso pedonale e ciclabile	1
tot.		118
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	6
tot.		6
Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	Difficoltà di percezione della differenza di quota	5
tot.		5
	Assenza di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di edificio pubblico/targa tattile	3
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti;	6
Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per interrompere il percorso	1
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di attraversamento pedonale	41

Barriera	Descrizione Barriera	Val. ass.
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di doppio attraversamento pedonale	2
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di fermata del mezzo pubblico	18
	Assenza o danneggiamento di segnaletica di preavviso di un attraversamento	3
tot.		74
Vegetazione inadeguata	Vegetazione eccessiva o inadeguata lineare	5
	Vegetazione eccessiva o inadeguata puntuale	2
tot.		7
Totale generale		522

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 la categoria delle pavimentazioni, l'asfalto è di gran lunga il materiale più presente, seguito dal porfido, rappresentativo di molte criticità riscontrate nell'area del centro storico. Il terzo materiale indicato è la segnaletica tattilopiantare che anche, insieme alle borchie metalliche, è spesso associata a interventi in contesto di centro storico. In 31 casi non si riscontra un materiale specifico. Nella maggior parte delle volte ciò è riferito alla presenza di isole ecologiche non accessibili per le quali si possono reperire elementi adatti sul mercato. In altrettanti casi si sommano l'assenza di giochi inclusivi nelle aree a verde pubblico e punti d'acqua di design universale.

Le altre soluzioni (sigillante per fugature, strisce zebra, cemento, segnaletica verticale e legno) presentano percentuali decisamente più basse.

4.2. Distribuzione territoriale

Risulta utile proporre alcune ulteriori considerazioni sulla distribuzione territoriale delle criticità rilevate, poiché il criterio geografico può favorire un'organizzazione più efficiente degli interventi di risoluzione. Ciò è particolarmente rilevante in un contesto come quello di Vallelaghi, fatto di frazioni identitarie. L'identificazione territoriale è inoltre fondamentale anche nel caso di controllo di alcune azioni già in programmazione, sia esso un circuito pedonale o un'area a parcheggio, a cui successivamente l'azione pubblica potrà agganciarsi strategicamente identificando ambiti omogenei dove, continuativamente, intervenire. Un approccio che ridimensiona altresì il peso economico che questo strumento richiede nella sua implementazione finale.

Come detto in apertura, i 522 ostacoli rilevanti sono uniformemente distribuiti nelle frazioni analizzate. Di seguito invece l'articolazione delle criticità per arteria ed ambito rilevato, in valori assoluti e percentuali sul totale dell'ambito territoriale.

PADERGNONE			
Indirizzo	Val. ass.	% sul tot. ambito	% sul tot. Vallelaghi
ALLE CIME, via	5	3,57%	
BARBAZAN, via	21	15,00%	
DEL MUNICIPIO, piazza	8	5,71%	
DEL PONTE, via	8	5,71%	
DI PENDE', via	1	0,71%	
DI SAN VALENTINO, via	3	2,14%	
NAZIONALE, via	87	62,14%	
PER LIMBACH, via	2	1,43%	
XII MAGGIO, via	5	3,57%	
	140		26,82%

SANTA MASSENZA

Indirizzo	Val. ass.	% sul tot. ambito	% sul tot. Vallelaghi
DEL LAGO, via	1	9,09%	
SS 245	9	81,82%	
SS 45bis	1	9,09%	
	11		2,11%

TERLAGO

Indirizzo	Val. ass.	% sul tot. ambito	% sul tot. Vallelaghi
AL CASTEL, via	2	1,03%	
AL LAGO DI TERLAGO, via	6	3,08%	
AL SPIAZOL, salita	6	3,08%	
ALCIDE DEGASPERI, via	36	18,46%	
CESARE BATTISTI, piazza	4	2,05%	
CROSARA, via	3	1,54%	
DEL TORCHIO, piazza	6	3,08%	
DELLA FILANDA, via	8	4,10%	
DELLA MADONNINA, via	4	2,05%	
DI BRAIDON, via	18	9,23%	
DI SORARI', via	2	1,03%	
DI SOTTO SAS, via	2	1,03%	
DI TORCHIO, via	1	0,51%	
FIES, via	7	3,59%	
FRATELLI NEGROLLI, via	4	2,05%	
LODOVICO DEFANT, via	15	7,69%	
MARCONI, via	6	3,08%	
OMIGO, via	27	13,85%	
PARCO DI BRAIDON	5	2,56%	
PINE, via	3	1,54%	
ROMA, via	10	5,13%	
SANT'ANDREA, piazza	17	8,72%	
VALMORELLO, via	2	1,03%	
VALMORELLO, via	1	0,51%	
	195		37,36%

VEZZANO			
Indirizzo	Val. ass.	% sul tot. ambito	% sul tot. Vallelaghi
AI FOSSADI, via	8	4,55%	
BORGIO, via	4	2,27%	
DANTE, via	24	13,64%	
NAGHEL, via	5	2,84%	
NAZIONALE, via	7	3,98%	
PICAREL, via	15	8,52%	
ROMA, via	67	38,07%	
RONCH, via	1	0,57%	
SAN VALENTINO, piazza	12	6,82%	
STOPPANI, via	29	16,48%	
Strada Provinciale 18	4	2,27%	
	176		33,72%

Come si può notare, ad esclusione dell'aggregato di Santa Massenza, visionato però solamente per la parte di lungolago, sono le vie che rivestono il ruolo di ossatura degli aggregati a condensare il maggior numero di barriere: la triade composta da via di Braidon - piazza Sant'Andrea - via Fies per quanto riguarda Terlagio; via Roma e via Stoppani a Vezzano; via Nazionale a Padergnone. Come più volte richiamato, sono anche queste arterie storiche che oggi raccolgono un bacino di traffico veicolare di rilievo, contando anche la morfologia policentrica del Comune di Vallelaghi. Su questi ambiti non solo il passaggio di mezzi carrabili anche in quantità medie-alto aumenta la velocità di deterioramento delle superfici pavimentate, ma altrettanto ha imposto in sede di rilievo un'attenzione particolare anche rispetto a sicurezza e comfort del pedone in una convivenza con i mezzi veicolari non sempre facile.

Guardando in maniera più focalizzata infatti le arterie maggiormente interessate dalla presenza di ostacoli, per i singoli aggregati, possiamo notare che:

Padergnone | via Nazionale

- la maggior degli ostacoli presenti sono riferiti allo stato di manutenzione delle pavimentazioni, con una notevole presenza di sconnessioni prolungate;
- molto tratti sono sprovvisti di marciapiede in rilevato o con percorsi pedonali non accessibili in quanto sottodimensionati;
- diversi punti presentano un percorso con pendenza trasversale, fattore che aggrava il livello di pericolosità, reale e/o percepita, per il pedone.

Terlago | via di Braidon - p.zza Sant'Andrea - via Fies

- nei molti punti di attraversamento pedonale, è assente la segnaletica tattilopiantare o altro sistema tattile in rilievo;
- in via di Braidon vi sono diversi punti, rispetto alla media, in cui manca un marcatore a contrasto e tattilopiantare quale guida all'orientamento delle persone ipovedenti o cieche, ma anche a supporto di popolazione affetta da patologie dementigene;
- diversi punti presentano, in particolare in via Fies e sulla piazza Sant'Andrea, un percorso pedonale stretto e di conseguenza non accessibile: elemento di indubbia insicurezza considerando il traffico veicolare circolante sull'arteria.

Vezzano | via Roma e via Stoppani

- sono presenti diverse sconnessioni continuative. Su via Stoppani si tratta di elementi da manutentare anche in un'ottica di valorizzazione del percorso che può agevolmente fungere da passeggiata per la popolazione residente;
- in via Roma sono presenti eccessivi restringimenti del percorso pedonale;
- su via Roma si riscontra spesso un carattere di una promiscuità tra il percorso pedonale e il percorso ciclabile, con una serie di indicazioni poco chiare;
- le fermate del TPL presenti in via Roma non sempre sono attrezzate con apposita pensilina e sistema di segnalazione multicanale e multilingua, fattore che peraltro le rende poco distintive e riconoscibili;
- diversi tratti di percorso pedonale andranno protetti, per aumentare il grado di comfort e sicurezza del pedone nel contesto del centro storico paesano.

Al di là di queste arterie specifiche, ogni aggregato porta con sé diverse particolarità.

Padergnone, come gli altri aggregati, vede la difficoltà del pedone nella navigazione in particolare dell'area centrale, ma anche gli ambiti di nuova edificazione, posti maggiormente a sud, presentano assenza di percorsi pedonali chiari, pendenze trasversali e passi carrai non corretti. Si segnala inoltre come la lunga passerella che conduce al cimitero non sia comoda per persone con difficoltà motoria, con o senza ausilio, per un'erronea travatura del solaio di fondo dove i listelli sono posti longitudinalmente con fugature talvolta decisamente pronunciate.

Terlago ha indubbiamente un centro storico molto più articolato, sia per morfologia che per la copiosa presenza di elementi distintivi. Percorsi pedonali impervi possono essere superati con l'inserimento di elementi di sosta, segnaletica che indichi eventuali tragitti alternativi, corrimano, e agendo contestualmente nell'aumentare il grado di inclusione di questo ambito valorizzando architetture e spazi urbani di pregio. In questo senso, anche gli spazi di piazza, in particolare piazza Torchio dove è presente la sede municipale, la biblioteca, gli spazi per le

associazioni, non risulta sufficientemente inclusiva in termini di accessibilità pertinenziale ai beni e di orientamento.

Infine Vezzano, in cui i flussi si riversano principalmente in un solo tragitto, sovraccarico e di difficile percorrenza per il pedone. Il punto focale di questo sistema è il crocevia coincidente con p.zza San Valentino e p.zza Mons. Perli, che oggi risulta sprovvista di percorsi pedonali chiaramente identificati e di sistemi di supporto al wayfinding.

Per un maggior approfondimento sull'articolazione territoriale degli ostacoli riscontrati si rimanda ai diversi elaborati allegati alla presente relazione, statici e dinamici e ai focus e indirizzi strategici presentati di seguito.

5. La condivisione nella redazione del piano



Uno degli aspetti importanti del percorso di redazione del PEBA di Vallelaghi è stato il coinvolgimento di stakeholder mirati nell'elaborazione del documento di piano. Data la natura multidisciplinare dello strumento, in accordo con la P.A. si è deciso di procedere, in questa prima fase, con il coinvolgimento dei diversi settori e servizi propri dell'ente sensibilizzando uffici e strutture interne all'Amministrazione ai temi del lavoro collegiale e della condivisione. L'obiettivo è stato quello di trasmettere come molti dei temi sollevati dal PEBA non siano necessariamente intestati e quindi gestibili da un solo ufficio o servizio ma necessitano, sia nella progettazione che nel monitoraggio, di interventi condivisi, di momenti di confronto e aggiornamento costante puntando a sensibilizzare l'organo comunale ad un lavoro maggiormente di gruppo e collegiale rispetto alla normale pratica quotidiana. I temi trattati nel PEBA infatti vedono spesso il coinvolgimento, in termini di responsabilità sull'azione finale di risoluzione, di diversi settore / servizi ed è pertanto fondamentale abituare funzionari e dipendenti ad un confronto e aggiornamento reciproco.

Gli addetti e i dipendenti comunali sono stati coinvolti inizialmente in un momento di confronto che ha avuto luogo presso la sede municipale il giorno 25 marzo 2025. All'incontro erano presenti principalmente gli addetti delle aree tecnica, la polizia locale, l'addetta della biblioteca comunale. Obiettivo dell'incontro era quello da un lato di informare i partecipanti sul PEBA e sulle attività connesse alla sua redazione, ma anche di condividere lo stradario concordato e di conseguenza l'ambito di rilievo e di applicazione del piano stesso. Proprio questo è stato il tema maggiormente discusso durante l'incontro dove, più volte, è stata ribadita l'importanza di procedere, anche attraverso step successivi, con uno sguardo inclusivo anche verso quelle frazioni non prese in considerazione in questa prima fase del PEBA.

In prossimità dell'incontro sono stati proposti internamente all'Amministrazione due questionari finalizzati a mappare esperienze e realtà legate ai temi del PEBA. Il primo invitava a segnalare iniziative, interventi o manifestazioni culturali, realizzate negli ultimi anni o in fase di progettazione, che si ritenevano connessi con tali tematiche, mentre il secondo mirava all'individuazione di stakeholder locali – associazioni, cooperative, imprese e cittadini attivi sul tema – da coinvolgere anche successivamente alla redazione e approvazione del PEBA, in un'ottica di prosecuzione di quell'aspetto partecipativo fondamentale nel campo della progettazione inclusiva. Purtroppo entrambi gli strumenti non hanno avuto particolare riscontro di compilazione.

A seguire, intermezzati da diversi momenti di confronto con l'area 2 - Servizi tecnici e del territorio e l'Ufficio edilizia privata, referente del processo di redazione, nonché con il sindaco del Comune di Vallelaghi, un secondo incontro è stato organizzato per il giorno 28

ottobre 2025 quale restituzione del lavoro svolto e dibattito sui focus e indirizzi strategici identificati.

Anche in questo caso si è registrato ampia partecipazione dell'Area tecnica e del territorio (uffici di Edilizia Privata e Edilizia Pubblica) così come di rappresentanti della Giunta Comunale (sindaco, ass. turismo- sviluppo economico politiche sociali, ass.politiche familiari - partecipazione - sostenibilità ed educazione ambientale - sviluppo locale e identità territoriale). E' stata questa l'occasione per confrontarsi sugli esiti dell'analisi e sulle proposte di sviluppo per il territorio di Vallelaghi. Un momento di discussione collegiale aperta e animata in cui sono stati messi in luce modalità di azione dell'Amministrazione ponendole in dialogo con i temi trattati nel PEBA. Il momento inoltre è stato un ulteriore tassello fondamentale alla sensibilizzazione, in primis dell'Amministrazione comunale, ai temi dell'inclusione, della diversità, della progettazione accessibile.

Al di là di quanto svolto in questa fase, è fondamentale attivare pratiche partecipative anche nell'implementazione e nel prosieguo delle attività legate al PEBA: l'apporto che cittadinanza e stakeholder, come ad esempio il tessuto associativo anche di portatori di interesse, non solo consente di integrare il sistema di relazioni e fruizioni spontanee che accadono sul territorio, ma risulta fondamentale per il costante aggiornamento e monitoraggio dello strumento. Il PEBA, nella sua prima fase di redazione qui presentata, offre una fotografia puntuale del territorio analizzato, che mette in luce la presenza di criticità / ostacoli o l'assenza di facilitatori alla confortevole e sicura navigazione urbana. Proprio su questo punto un importante aiuto, nell'osservare e segnalare, può arrivare dalla cittadinanza che, se opportunamente istruita e sensibilizzata ad un lavoro specifico e preciso, può rappresentare un alleato utile alla segnalazione. Ad esempio in futuro si potrebbe predisporre un questionario (tendenzialmente digitale) snello e di facile compilazione, da diffondere in forma ampia a tutta la cittadinanza. Lo strumento consentirebbe ai diretti utilizzatori del territorio di indicare in modo semplice e diretto le criticità riscontrate nella fruizione degli spazi pubblici, portando all'attenzione dell'Amministrazione esperienze quotidiane che spesso sfuggono alle rilevazioni tecniche ma che risultano fondamentali per un progetto davvero condiviso e che possono profondamente contribuire all'aggiornamento di quanto rilevato oggi nel PEBA.

Un territorio accogliente non è fatto solamente di assenza di criticità e ostacoli, seppur è questa una condizione necessaria. E' lo sguardo attento ma discreto dei concittadini, la sensibilità e l'attenzione dimostrata nell'esperienza di città quotidiana, la condivisa responsabilità di essere cittadini attivi l'elemento di cura fondamentale per raggiungere quel grado di accoglienza e inclusione al quale il territorio di Vallelaghi, anche attraverso l'elaborazione del PEBA, ambisce. In questo senso, le pratiche partecipative rappresentano

un elemento imprescindibile in un percorso di progettazione inclusiva, in quanto favoriscono la diffusione di una cultura dell'accessibilità e dell'accoglienza.

Il PEBA si configura dunque come un'opportunità concreta per la Pubblica Amministrazione di attivare – o consolidare – strumenti di ascolto e dialogo con la comunità, stimolando forme di cittadinanza attiva e responsabilità condivisa nella costruzione di un territorio più inclusivo.

6. Focus e indirizzi strategici



6.1 Accessibilità ed ambito territoriale: tra parcheggi di attestamento e sistemi di trasporto pubblico

Nell'elaborazione del PEBA di Vallelaghi particolare attenzione è stata prestata ai sistemi di accessibilità ai tre aggregati selezionati, dove è presente una maggior concentrazione di servizi pubblici, esercizi commerciali, luoghi di attrazione. Questo è stato un fattore determinante fin dall'approccio iniziale del PEBA di Vallelaghi: concentrarsi inizialmente, come primo step di analisi e valutazione, su quelle frazioni che maggiormente hanno un'influenza e un potere attrattivo nei confronti del più esteso contesto territoriale e che richiamano quotidianamente, per presenza di elementi di interesse, un ampio bacino di utenti provenienti dalle diverse frazioni che compongono il contesto amministrativo.

In questa scelta è stata cura dell'Amministrazione rimarcare la necessità di porre particolare attenzione, ancor prima che ai sistemi di navigazione urbana, alle modalità di accesso agli aggregati di Terlagio, Vezzano e Padergnone, valutandone il sistema di sosta e di raggiungibilità attraverso elementi di Trasporto Pubblico Locale.

Di conseguenza, anche in sede di rilievo, particolare attenzione è stata data alla presenza e al posizionamento di parcheggi di attestamento e della loro dotazione di parcheggi riservati, e al sistema di fermate del trasporto pubblico locale.

La situazione degli elementi di sosta si presenta diversificata per i tre ambiti considerati in un panorama che vede a Padergnone una scarsità di luoghi di attestamento, in cui solamente l'ambito di piazza del Municipio corrisponde a questo criterio. L'area oggi non è in grado di intercettare il traffico circolante su via Nazionale prima dell'arrivo nel centro storico e di conseguenza non costituisce un elemento che può supportare la pedonalità sull'arteria.

Per quanto riguarda Terlagio, ci sono due ambiti definibili "di attestamento" al contesto, stretto e tortuoso, del centro storico: il parcheggio su via A. Degasperi, di riferimento anche per quanto riguarda l'area a verde pubblico del Parco Braidon, e il parcheggio dei Castagnari nelle vicinanze della chiesa parrocchiale. Sono presenti alcuni stalli presso piazza del Torchio di servizio al palazzo municipale, oggi anche sede della biblioteca comunale.

Vezzano è sicuramente l'ambito che presenta una maggior pianificazione e progettazione in questo senso, con una distribuzione di ampi ambiti dedicati alla sosta distribuiti lungo tutto l'asse di via Roma e con la presenza, vista anche la linearità dell'arteria, specifiche aree ai confini dell'arteria stessa. Altro elemento di interesse è piazza Fiera, posta su via Dante, via di congiunzione con le frazioni limitrofe.



Il parcheggio di via A.Degasperi a Terlago

Se le situazioni si presentano diversificate, va sottolineato che in tutti e tre i casi si registra una scarsa dotazione di parcheggi riservati, nonostante la presenza o meno di ambiti di attestamento. Inoltre, anche laddove presenti, come ad esempio nel caso di via A. Degasperi a Terlago o di piazza Fiera a Vezzano, i pochi stalli presenti non hanno le caratteristiche dimensionali corrette, oppure presentano elementi che ne impediscono un uso confortevole (come nel caso di piazza Fiera a Vezzano, o a Terlago, dove sono in pendenza). Un riposizionamento e rifacimento dell'esistente, avendo cura di ricercare una sistemazione in piano, delle dimensioni corrette e nelle immediate vicinanze dell'accesso al bene o all'ambito di riferimento, è indubbiamente una priorità.

Anche le fermate del TPL, costituiscono un focus strategico concordato con l'Amministrazione comunale, data la volontà di favorire e supportare l'accessibilità agli aggregati centrali, rilevati poi puntualmente nel PEBA stesso. In questo caso l'allestimento dedicato deve prendere in considerazione la frequentazione da parte di diversi utenti: persone con disabilità, anziani, ragazzi, stranieri, etc. Laddove presenti, gli allestimenti non sono infatti particolarmente inclusivi: al di fuori degli ambiti centrali, non sempre sono presenti pensiline e sedute, tabelle con orari e tragitti facilmente consultabili per dimensioni del font, posizione e contrasto, informazione multicanale come ad esempio comunicazioni sonore.

Seppur consapevoli che l'allestimento di questi spazi non è direttamente di competenza comunale, agire sul livello di inclusione dei sistemi di TPL può rappresentare un'occasione strategica per intervenire, più in generale, sulla raggiungibilità degli aggregati, particolarmente importante in ambiti policentrici come il Comune di Vallelaghi. Inoltre la presenza di fermate adeguatamente allestite contribuisce alla creazione di un paesaggio

urbano che sposta lo sguardo da un contesto autocentrico e propone la realizzazione di un ambiente plurimo per target e frequentatori.

6.2 Uno spazio inclusivo: la difficile gestione di arterie ad alto scorrimento

Indubbiamente, uno degli elementi più difficoltosi non solamente per la trattazione del PEBA ma, più in generale per la gestione della mobilità in compresenza di pedonalità - ciclabilità e traffico carrabile, riguarda la presenza di arterie ad alto scorrimento inserite nei contesti centrali delle frazioni analizzate. Questo fattore, seppur presente in diversa modalità e misura nei contesti di Terlago, Vezzano e Padergnone, porta con sé problematiche, riscontrate in parte anche con il rilievo puntuale.

La presenza di arterie veicolari ad alto scorrimento è diversa a seconda degli aggregati analizzati:



Via Roma a Vezzano

- via Nazionale a Padergnone, costituisce l'arteria distributiva interna al contesto di frazione ma anche di congiunzione tra la Valle dei Laghi, l'ambito del Lago di Santa Massenza e Lago di Toblino;

- a Vezzano, via Roma è un'arteria che convoglia sia un traffico di attestamento che di attraversamento. Quasi a metà dell'arteria si innesca via Dante, elemento di congiunzione con le frazioni di Fraveggio, Margone e Ranzo;

- a Terlago la dorsale costituita da via di Braidon - piazza C. Battisti - via Fies, vede la presenza di traffico veicolare importante, data la sua funzione di connessione con le frazioni di Monte Terlago e con l'ambito, anche di frequentazione turistica, dei laghi di Lamar.

Il tema non è solamente il traffico carrabile, indubbiamente impattante per la mole dei mezzi circolanti e velocità sostenute, quanto la promiscuità. In una situazione, rilevabile ugualmente in tutti e tre gli aggregati, di scarsità e strettezza dei percorsi pedonali, tale da

non rendere possibile il transito a persone con difficoltà motoria e, in ogni caso, pericoloso per tutti gli utenti.

La presenza di queste arterie trova oggi solo una parziale gestione. Nell'aggregato di Vezzano infatti sono stati recentemente installati degli elementi rallentatori con l'intento di scoraggiare velocità sostenute e rimarcare il protagonismo anche della pedonalità. Inoltre l'Amministrazione comunale ha provveduto ad allestire Piazza San Valentino togliendo i parcheggi prima presenti e pedonalizzando l'ambito. Un intervento che non solo restituisce maggior valore alle architetture presenti, spesso occupate da esercizi commerciali di prima necessità, ma che consente all'ambiente urbano di comunicare una diversa gerarchizzazione dei flussi (carrabile, pedonale, ciclabile). Va sottolineato che l'allestimento oggi non si presenta particolarmente inclusivo e accessibile ma, come riferito dall'Amministrazione stessa, è questa una soluzione temporanea che nel tempo verrà ripensata. L'Amministrazione di Vallelaghi è attualmente impegnata in diverse riflessioni rispetto a questo tema, peraltro sottolineato più volte anche dal documento di Masterplan richiamato in precedenza. Sempre nell'aggregato di Vezzano, la realizzazione di una rotatoria sulla SS 45 bis - via Nazionale, proprio all'altezza dell'innesto di Via Roma, dovrebbe in futuro consentire nuovi assetti del sistema viabilistico carrabile. Diverso invece l'approccio alla soluzione proposta dal Masterplan per l'aggregato di Terlagio che propone lo spostamento parziale dell'arteria costituita da via di Braidon - p.zza C. Battisti e via Fies, per consentire la realizzazione di due sensi di marcia su sedime distinto. Una prospettiva complessa sulla quale l'Amministrazione sta ancora facendo delle valutazioni estremamente preliminari.

Con queste sollecitazioni si tenta qui di portare all'attenzione alcune accortezze che possono costituire un valido supporto al fine di rendere questi ambienti urbani, di dimensioni estremamente contenute, più accoglienti e inclusivi, andando a risolvere problemi legati all'esiguità e alle caratteristiche dei percorsi pedonali e, contestualmente, allo stato di manutenzione delle pavimentazioni.

Indubbiamente una soluzione utile potrebbe essere quella di identificare percorsi alternativi per la creazione di circuiti a senso unico per la mobilità carrabile. Questo avrebbe il duplice effetto di aumentare la superficie utile per marciapiedi, vie pedonali e ciclabili, e di fluidificare notevolmente il traffico circolante, andando quindi a diminuire l'impatto (olfattivo, sonoro, paesaggistico e ambientale, oltre che sulla sicurezza) del traffico carrabile circolante. La fattibilità di questa prospettiva è testimoniata dalle intenzioni dell'ente per quanto riguarda Vezzano e dalla proposta avanzata dal Masterplan. Ragionamenti da cui, tuttavia, rimane escluso l'aggregato di Padergnone, dove il problema è indubbiamente più contenuto ma presente. Questa soluzione andrebbe portata avanti in concomitanza con una

pianificazione e realizzazione di sistemi di sosta e attestamento, così come suggeriti al punto precedente, in modo da agevolare con diverse strategie la pedonalità.

Non va però trascurata la possibilità di allestire diversamente l'assetto stradale, in modo, da un lato, di sensibilizzare l'automobilista alla compresenza di fruitori e target differenziati sullo spazio pubblico stradale, e dall'altro di disincentivare, con pavimentazioni e geometrie

specifiche, le sostenute velocità che spesso, anche in contesti di centro storico, vengono registrate.



Ci si riferisce a modelli come lo *shared space*, una sistemazione molto diffusa nei paesi nordici (in particolare in contesto olandese) dove nella medesima area convivono flussi pedonali, ciclabili, carrabili senza una rigida distinzione di spazi e senza dislivelli. E' l'architettura e, soprattutto, il disegno costituito dalla pavimentazione, solitamente non lineare, che incoraggia il rispetto reciproco e la riduzione della velocità. L'obiettivo di questa tecnica è quello di creare un ambiente più inclusivo e di stimolare un comportamento più cauto tra gli utenti, riportando ad una dimensione di "spazio pubblico" anche lo spazio strada spesso precluso a molti target.

Il centro storico di Terago

Questa soluzione può essere accompagnata da un allestimento dello spazio urbano (piazze, slarghi, piccole rientranze elementi di seduta, alberature, fermate del TPL) che contribuisca alla percezione di un contesto plurimo e dove il pedone può riprendere un ruolo da maggior protagonista: anche la sistemazione delle piazze può giocare un ruolo nell'educare alla pedonalità". Oggi gli spazi pubblici pavimentati di Vezzano, Terago e Padergnone risultano totalmente vocati alla carrabilità (ad esclusione di piazza San Valentino a Vezzano quale primo segnale di una volontà diversa). Privilegiare un paesaggio maggiormente "a misura di pedone" dove sovente può essere trovato un elemento di seduta o di decoro urbano, non

solo comunica all'automobilista l'essere in un contesto differente, ma può contestualmente rappresentare un'ottima occasione di valorizzazione dell'ambito per tutta la comunità.

6.3 I centri storici: luoghi di wayfinding e percorribilità quotidiana

Come ricordato, le Amministrazioni comunali coinvolte e in dialogo all'interno dell'ente Comunità di Valle, hanno intrapreso un importante impegno aderendo al protocollo "Comunità Amiche delle Persone con Demenza". Tale iniziativa mira a sensibilizzare la comunità su questo tema e a promuovere una lettura del territorio orientata da un punto di vista attento e consapevole rispetto alle esigenze delle persone con demenza.. Una prospettiva di sviluppo estremamente interessante, a beneficio della popolazione residente (per statistica nazionale, sempre più anziana) ma anche di fruitori o nuovi residenti che nel tempo potrebbero trovare proprio nel contesto vallivo un luogo inclusivo.



Il Comune di Vallelaghi porta con sé un grande vantaggio: è un territorio composto da paesi raccolti, in cui il centro storico è spesso, in termini di superficie relativa, particolarmente esteso. Vi sono architetture evidenti e identitarie, una grande stimolazione sensoriale, un incastonarsi di landmark e punti di riferimento: un'eredità frutto della storia insediativa di questi luoghi e un'occasione data dalla conformazione naturale degli insediamenti. Tutti questi elementi contribuiscono a rendere i paesi del Comune di Vallelaghi dei luoghi molto interessanti per l'accoglienza e il comfort di persone con disabilità cognitive dove il tema centrale rimane il wayfinding, ovvero la capacità di orientarsi e svolgere un cammino autonomo.

Segnaletica in p.zza San Valentino a Vezzano

Alcune accortezze, peraltro già condivise e in parte assimilate dall'Amministrazione, riguardano interventi specifici, spesso semplici e di costo / impegno contenuto, ma che possono contribuire significativamente alla navigazione urbana autonoma da parte di tutti. Oltre ad assicurare un ambiente sicuro e pedonalizzabile, molto passa per la comunicazione e la possibilità di percorrere senza intoppo il contesto.

Da un punto di vista comunicativo, la cartellonistica / segnaletica urbana dovrebbe essere presente anche con elementi di comunicazione simbolica, o sfruttando gli elementi peculiari presenti nel contesto urbano. E' fondamentale che la cartellonistica dedicata sia elaborata con font di dimensioni facilmente leggibili, posti ad un'altezza media (circa 180 cm), con contrasto cromatico e integrazione di diversi canali comunicativi (in rilievo, simbolici). Su questo l'integrazione con sistemi digitali e informatici può essere di grande aiuto nel raggiungere un pubblico ampio, contestualmente contenendo i costi di realizzazione. Bisogna comunicare dove si è, dove si sta andando e a quali condizioni, questo anche per compensare criticità (come le pendenze) date dalla natura morfologica del contesto stesso. Se non tutti i percorsi possono essere pensati comodi e confortevoli per tutti, è importante che il fruitore possa scegliere se fare quella strada a seconda delle sue possibilità e ausili, consapevole di quale dislivello andrà ad incontrare, quali pavimentazioni, quali punti di fermata per alleviare la fatica.

Oltre alla cartellonistica e ad elementi cromatici integrabili con la pavimentazione esistente e capaci di segnalare silenziosamente ma con efficacia un percorso specifico, è fondamentale creare e allestire dei piccoli luoghi di fermata dove poter sostare, possibilmente, all'ombra, con sedute o appoggi ischiatici (preferibili per le persone anziane), magari in prossimità di un punto d'acqua. Accorgimenti fondamentali per facilitare la popolazione ad intraprendere percorsi di passeggiata urbana, utili al mantenimento di un invecchiamento attivo e quindi a contrastare l'isolamento e il conseguente possibile deperimento psico-fisico del soggetto. Opportuna attenzione andrà prestata alla distribuzione di questi luoghi: è preferibile una logica diffusa rispetto all'allestimento di grandi ambiti concentrati.

Questi percorsi attrezzati possono essere identificati all'interno dell'ambito di interesse e prevedere un'azione mirata. La fruibilità riscontrata di alcuni luoghi è già un buon punto di partenza per valorizzare contesti riconosciuti e frequentati. Pensiamo ad esempio, a via A. Stoppani a Vezzano, oppure a via alla Filanda nel contesto di Terlago. Fondamentale, nell'identificazione di questi luoghi, sarà costituire circuiti connessi di pedonalità, per facilitare l'orientamento e la navigazione confortevole anche di persone affette da patologie dementigene.

Altri due aspetti possono poi giocare un ruolo fondamentale: l'azione sugli strumenti urbanistici locali e la partecipazione di cittadinanza, e, soprattutto, di stakeholder.

Per quanto riguarda il primo aspetto, le Amministrazioni comunali possono impegnarsi nel



Via della Filanda a Terlagio

preservare e valorizzare architetture, elementi di arredo, peculiarità storiche (come ad esempio le molte fontane e fontanili, ma anche alberature identitarie) attraverso strumenti di pianificazione quali il PRG, il Regolamento Edilizio Comunale o un eventuale Piano del Verde. Tali obiettivi possono essere inoltre perseguiti mediante le ordinarie attività di manutenzione o tramite interventi specifici, lavorando su aspetti quali colori, forme, componenti. L'obiettivo è quello di mantenere oggetti (urbani o naturali) come sono e nel luogo in cui sono, contribuendo allo sviluppo di elementi di riferimento fondamentali per l'orientamento e, contestualmente, di preservare la capacità del contesto urbano di comunicare attraverso insegne, architetture, allestimenti.

Per quanto riguarda la partecipazione della cittadinanza, si sottolinea un altro carattere favorevole dei contesti comunali osservati: il loro essere "paese". Ovvero il mantenere una certa vivacità di piccolo commercio, ristorazione, bar: esercizi commerciali raccolti, conosciuti, spesso estremamente legati al ricordo e all'emozione. Lavorare a fianco degli esercenti per valorizzarne il loro ruolo di "presidi" di comunità può rappresentare un elemento di grande supporto alle persone in condizioni di fragilità, per continuare a svolgere alcune commissioni in autonomia e mantenere vive, di conseguenza, relazioni sociali fondamentali.

6.4 Il verde pubblico attrezzato: progettazioni corrette e opportunità di sviluppo

Le frazioni rilevate all'interno dell'ambito del PEBA sono ambiti centrali nella costruzione



insediativa e relazionale del più ampio contesto comunale. Vi trovano sede diverse funzioni pubbliche fondamentali, tra cui i luoghi culturali e scolastici. Complice anche questo aspetto, sono presenti in tutti gli ambiti degli spazi a verde pubblico fruiti non solamente dei residenti della frazione, ma capaci di richiamare un bacino d'utenza più ampio. Questo è valido in particolare per gli ambiti legati all'attrazione lacustre (Lago di Terlago e Lago di Santa Massenza, parco Due Laghi a Padergnone), ma anche per contesti maggiormente urbani come il parco di Braidon a Terlago e il del Parco d'arte Lusan a Vezzano. In questi spazi sempre si trova un allestimento "classico" di aree a verde pubblico attrezzato di stampo urbano, con sedute e attrezzature per il gioco libero di bambini e ragazzi.

Il parco lungo il Lago di Santa Massenza

In questo panorama si inserisce anche il recente intervento di realizzazione di un'area dedicata al benessere con un percorso Kneipp presso il parco Due Laghi, in affaccio al lago di Santa Massenza. Un luogo silenzioso e coinvolgente dove la vista lascia il posto anche alla stimolazione uditiva data dalla predominanza dell'acqua.

Il tema del verde urbano e del suo corretto allestimento risulta centrale all'interno del PEBA. I parchi urbani sono ambiti strategici per l'ecosistema urbano: hanno diverse funzioni ecologiche fondamentali, e sono uno dei luoghi centrali per la formazione di relazioni sociali, personali e comunitarie e per la promozione di salute e benessere. Hanno poi, nei confronti dei più piccoli, un'importante funzione educativa al gioco collettivo, alla reciprocità, all'attenzione verso l'altro. Anche nell'ambito della progettazione inclusiva l'importanza verso gli spazi a verde attrezzato e i possibili allestimenti, sono elemento di profondo interesse

contemporaneo (si veda a esempio l'attività di ricerca e attivismo condotta dalle autrici di Parchi per tutti¹⁶).

Preme in questa sede da un lato sottolineare alcuni punti di carattere generico che si auspica possano supportare l'amministrazione a provvedere in futuro verso interventi maggiormente inclusivi. Contestualmente si vuole proporre uno sguardo diverso verso quegli ambiti osservati in modo da lasciare un'eredità culturale e progettuale che possa orientare lo sviluppo futuro.

Senza entrare nel merito di scelte specifiche riferite in particolare alle attrezzature di gioco, sulle quali esiste un ampio mercato dedicato, invitando l'Amministrazione a riflettere a seconda delle proprie disponibilità, si precisa come:

- molto spesso nelle aree a verde pubblico attrezzate osservate (parco di Braidon, area gioco - Lago di Terlago, area gioco di via Dante a Vezzano, area gioco presso il parco d'arte Lusan a Vezzano, area gioco presso il parco Due Laghi a Padergnone, parco pubblico a Padergnone lungo la Roggia Grande) non vi è un'offerta di giochi inclusivi, nonostante la spesso ampia e variegata dotazione di attrezzature;
- in tutti i casi, anche laddove presenti alcune dotazioni inclusive come nel caso del parco di Braidon a Terlago, i singoli dispositivi di gioco, di seduta, di fruizione libera non sono accessibili per caratteristiche legate alla pavimentazione sottostante, spesso assente. I giochi infatti sono normalmente posizionate su prato, inaccessibili in autonomia (ma faticosamente anche se accompagnati) da utenti con difficoltà motorie;
- le sedute sono normalmente di una sola tipologia (panchina) con assenza di diversi modelli come ad esempio gli appoggi ischiatici. Anche in questo caso, solitamente, la pavimentazione sottostante gli elementi non rende possibile l'accostamento da parte di persone con sedia a rotelle;
- non vi è indicazione tattilopiantare per identificare gli spazi e verde pubblico, così come una segnaletica multicanale che ne identifichi la presenza. In questo senso l'accesso è particolarmente difficoltoso in particolare per il parco Due Laghi, particolarmente nascosto, e per il nuovo percorso Kneipp;
- solitamente i punti d'acqua presenti non sono facilmente accostabili da parte di una persona con sedia a rotelle, per caratteristiche della fontanella stessa o per motivi legati alla pavimentazione sottostante, spesso anch'essa di prato;
- talvolta (come nel caso del parco su via Dante a Vezzano o nel caso dell'area gioco presente presso il Lago di Terlago) non vi è una corretta e funzionale copertura vegetativa tale da creare utili aree di ombra.

¹⁶ <http://www.parchipertutti.com/>

In un contesto come quello di Vallelaghi, inserito in un ambiente naturale dal grande pregio paesaggistico e che vede la presenza anche di importanti ambiti a verde, ampi e ben distribuiti, una progettazione attenta può rappresentare un valore importante per elevare la qualità di vita della cittadinanza e dei frequentatori locali e contestualmente per promuovere una "cultura dell'inclusione". Di conseguenza, è auspicabile che questi contesti, almeno in parte e ciascuno secondo le proprie specificità, si presentino il più possibile inclusivi.

Il punto fondamentale è riferito alla percorribilità e fruizione del contesto e di quello che può offrire. Compatibilmente con la presenza di morfologie scoscese (si pensi ad esempio

all'ambito del parco d'arte Lusan) le zone a verde attrezzato dovrebbero avere un sistema di percorsi interno il più possibile liscio e compatto. Soluzione percorribile anche nella scelta di materiali permeabili, naturali e sostenibili.



Questo aspetto non vale solamente per i percorsi interni ma deve estendersi anche agli elementi di raggiungimento delle singole attrezzature quali panchine, giochi, punti di acqua. Anche il fondo degli elementi di seduta e dei punti di acqua dovrà presentare la medesima caratteristica di omogeneità e compattezza della pavimentazione sottostante, in entrambi i casi avendo cura di realizzare un'area pavimentata più ampia dell'elemento di almeno 1,2 m per lato, tale da consentire l'accostamento da parte di persone con difficoltà motorie.

Gioco inclusivo al Parco Braidon di Terlagio

Per quanto riguarda l'ambito lacustre di Terlagio si sottolinea che non vi è un punto di accesso all'acqua facilmente raggiungibile da parte di persone con mobilità ridotta. Indubbiamente in questo caso, dato il dislivello presente nel parco che incornicia il lago, andrà sviluppata una progettazione ad hoc. Da un primo sguardo tuttavia è evidente come diverse soluzioni siano percorribili viste le ampie metrature libere presenti.



La nuova area del parco Due Laghi

Rispetto alla nuova sistemazione del parco Due Laghi, si sottolinea come anche in questo caso non siano stati previsti dei percorsi di collegamento con i sistemi di seduta / sdraio presenti, di conseguenza difficilmente raggiungibili da parte di persone con difficoltà motoria e con la necessità di ausili (sedia a ruote, deambulatore, ecc.). Inoltre le uniche tipologie di sedute scelte potrebbero risultare di difficile utilizzo anche da parte di popolazione anziana o con difficoltà motoria: la seduta è molto bassa e con sagoma tale da rendere complicato tornare in posizione eretta. La struttura di ristoro presente si affaccia all'area a verde solamente attraverso una scala, senza la presenza di una rampa, presente tuttavia attraverso un giro di maggior lunghezza.

Infine preme sottolineare il potenziale di alcuni ambiti ancora poco valorizzati come ad esempio il parco lungo il Lago di Santa Massenza. In questo caso, attualmente, è presente un percorso pavimentato che consente di svolgere l'intera passeggiata costeggiando il prato. Tuttavia gli elementi di seduta sono anche in questo caso posti lontano dal percorso, così come le diverse bacheche di narrazione (presenti solamente in lingua italiana scritta) della storia del lago e dell'omonima centrale idroelettrica. Non è stato rilevato un punto d'acqua comodo e si segnalano diverse sconnessioni nella pavimentazione interna e di accesso dal parcheggio sito nelle immediate vicinanze all'inizio della frazione di Santa Massenza. L'area non presenta oggi una caratterizzazione particolare, pertanto un suo sviluppo "tematico" (luoghi di attività fisica, di stimolazione sensoriale in riferimento all'ambiente acqua, di contemplazione naturalistica, ecc.) potrebbe rappresentare uno sguardo nuovo verso il futuro anche in un'ottica inclusiva.

In ultimo si afferma come debita attenzione vada prestata anche ai sistemi di accesso e raggiungibilità di questi ambiti: il sistema della sosta e dei parcheggi che spesso, come

osservato in questi casi, non presenta un fondo di pavimentazione adeguato (parco dei Due Laghi, parco del Lago di Terlagio, parco del Lago di Santa Massenza) e/o non privilegia la priorità di sosta verso parcheggi riservati (parco di Braidon).

6.5 Nuovi percorsi di esplorazione urbana: tra invecchiamento attivo e inclusione



Percorsi tra Padergnone e Santa Massenza

Il contesto di Vallelaghi è un ambito pluricentrico, fatto di diversi aggregati e luoghi di interesse che si inseriscono in un ambiente naturale e paesaggistico stimolante e valoriale. Proprio questa natura policentrica vede la presenza di diversi percorsi utilizzabili per raggiungere ambiti specifici (es.: il centro storico di Terlagio e l'ambito del lago) o di connessione tra le singole frazioni (es.: i percorsi di collegamento tra Padergnone e Santa Massenza). Questo aspetto e questi elementi oggi non si presentano particolarmente accessibili e inclusivi: sono spesso sprovvisti di percorsi pedonali dedicati, seppur utilizzati in autonomia dalla popolazione residente e/o risultano poco visibili, laddove invece possono rappresentare un'attrazione interessante e un elemento di sviluppo sostenibile per l'Amministrazione di Vallelaghi.

In particolare, volgendo lo sguardo ancora una volta alla popolazione anziana, il recupero dei diversi circuiti presenti sul territorio potrebbe rappresentare uno stimolo verso l'attività fisica, la mobilità dolce, l'invecchiamento attivo, facilitando e valorizzando peraltro scelte di mobilità sostenibile già percorse in autonomia dalla popolazione residente.

Nel contesto osservato sono diversi i percorsi di questo tipo:

- il percorso di accesso al lago di Terlago dal centro storico di Terlago. Oggi il pedone si trova ad usare una strada interpodereale, preclusa ai mezzi carrabili se non per motivi lavorativi, sprovvista di marciapiede e scarsa di indicazioni;
- il collegamento tra Padergnone e Santa Massenza avviene attraverso diversi percorsi, di cui quello apparentemente più utilizzato dalla popolazione residente è costituito da un breve sentiero che, partendo da via del Ponte all'altezza del contesto abitato, si ricongiunge poi alla stessa arteria in mezzo alla campagna. Attraverso questo percorso ci si può collegare con il parco del Lago di Santa Massenza;
- internamente alla frazione di Padergnone è presente un percorso che, partendo da via per Limbiach, raggiunge il parco Due Laghi con un sentiero estremamente interessante e contemplativo del paesaggio del lago di Santa Massenza. Il tracciato è



costellato di bacheche di narrazione del territorio e della storia locale;

- il percorso che corre parallelo alla SP245 e che, in questo caso, congiunge la frazione di Padergnone con Santa Massenza costeggiando il lago sul versante occidentale. Un ambito in cui sono presenti dei punti di percorso pedonale in sede separata ma in una forma discontinua e disomogenea che obbliga i pedoni a percorrere buona parte del tragitto direttamente sulla strada provinciale;

- via Stoppani a Vezzano, di congiunzione con l'ambito del teatro e del parco d'arte Lusan, dove è presente un marciapiede ma sono scarsi i luoghi di sosta con particolare riferimento ad ambiti ombreggiati.

Allestimenti in via Stoppani

Anche in questo caso si parla di una potenzialità importante, che potrebbe rappresentare un orizzonte di sviluppo per il contesto comunale. Agire sui percorsi già riconosciuti dalla popolazione residente non solo valorizzerebbe una pratica sostenibile già attiva e frequentata dai residenti, ma potrebbe aumentare la capacità ricettiva del contesto.

Opportuna cura in questo caso dovrebbe essere posta in primis alla messa in sicurezza del pedone, andando a identificare una porzione dedicata al percorso pedonale, e in secondo luogo all'allestimento di tali percorsi e alla loro comunicazione e identificazione. I percorsi, se opportunamente realizzati anche attraverso interventi di opera pubblica più corposi, come nel caso della congiunzione tra Padergnone e Santa Massenza attraverso la SP 245, non solo potranno essere fruiti in quanto circuiti di passeggiata dalla comunità residente ma potranno costituire un importante incentivo alla mobilità sostenibile interna al Comune. Nel caso precedentemente citato ad esempio, la realizzazione potrebbe essere strategica anche per consentire un maggior grado di intermodalità tra la mobilità pedonale (e ciclabile se opportunamente integrata) e l'utilizzo del mezzo pubblico che si attesta ora sull'arteria di via Nazionale a Padergnone. In questo caso si tratterebbe di integrare alcuni tratti collegandoli a quanto già presente e creando così un circuito dal grande valore panoramico e connettivo.

E' bene precisare come non tutti i circuiti devono necessariamente rispondere ad allestimenti uniformi e omologati, questo anche per preservare il carattere naturale di alcuni di questi, inseriti in contesti paesaggistici di pregio. Come nel caso citato al par. 6.3 - *Gli ambiti di centro storico: luoghi di wayfinding e percorribilità quotidiana*, oltre a prevedere e segnalare la presenza di un percorso pedonale sarà necessario provvedere a comunicare la tipologia di allestimenti presenti: pavimentazione, pendenza, facilitatori, aree di sosta lungo il tragitto: lasciando così alla libera scelta dei residenti e dei frequentatori la decisione di intraprendere o meno il cammino. Sfruttare la diversità di questi percorsi (alcuni in contesto urbano altri maggiormente immersi nella natura) consentirebbe anche la creazione di un'offerta esperienziale più varia e coinvolgente.

7. Conclusioni

Il tema dell'inclusione e dell'accoglienza risuona spesso nel territorio del Comune di Vallelaghi e questo piano di fatto si inserisce in un tessuto sociale e amministrativo sensibile e attento. L'impegno portato avanti dall'Amministrazione verso progettualità contemporanee e lo sforzo di mettere in campo energie nuove, vicine ai temi della partecipazione e della progettazione di immaginari futuri, è un'ottima base sulla quale anche questo strumento di pianificazione poggia.

Seppur con le difficoltà dovute alla natura policentrica del territorio comunale, Vallelaghi e gli aggregati analizzati presentano caratteristiche che, se valorizzate, possono rappresentare non solo un punto di partenza per la realizzazione di un territorio inclusivo, ma anche una linea interessante per lo sviluppo organico del territorio comunale. Le architetture e i luoghi identitari, la presenza di ampi contesti di stimolazione sensoriale, la natura morfologica fatta di ambiti raccolti e atmosfericamente coinvolgenti, una comunità residente viva e attenta, sono tutti fattori che rendono il territorio di Vallelaghi un interessante campo di intervento per la messa in atto di scelte realmente capaci di creare un territorio accogliente. Anche rispetto ai complessi temi legati alla presenza di arterie ad alto scorrimento in coincidenza degli aggregati centrali, lo sguardo portato dal PEBA può rappresentare un orizzonte nuovo da seguire per agire su una tematica di indubbia complessità, procedendo verso scelte innovative capaci di bilanciare la presenza di questi elementi con le necessità della una popolazione residente degli altri frequentatori del territorio.

Il PEBA dunque non deve essere considerato esclusivamente uno strumento di "rimozione delle barriere", ma una vera e propria guida progettuale per prevenire da un lato la formazione di nuove criticità e contestualmente per intraprendere una linea di sviluppo chiara. Consapevoli che il valore più profondo del Piano risiede anche nella sua capacità di generare cultura progettuale e operativa, orientando fin da subito gli interventi – pubblici e privati – verso una qualità inclusiva e universale. Agire in questa direzione significa non dover più "riparare", ma costruire città e paesi che siano naturalmente confortevoli per tutte le persone.



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 e soluzioni tipologiche (formato .pdf)

04_Cartografia statica delle criticità rilevate (formato .pdf)

05_Tabella statica dei dati di rilievo (formato .pdf)

06_Schede singole di rilievo (formato .pdf)

07_Cartografia dinamica delle criticità rilevate (formato .shp)

08_Tabella editabile dei dati di rilievo (formato .xls)