



COMUNE DI TESERO

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

PEBA

Relazione di Piano

Architetta Ph.d. Livia Porro

hanno collaborato l'**Architetta Urbanista Anna Viganò**
e l'**Ingegnera Anna Berloff**

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



Ordine degli Architetti
Pianificatori Paesaggisti e Conservatori
della Provincia di Trento

Dott.ssa Architetta
LIVIA PORRO

1855 sez. A · ARCHITETTURA

Luglio 2025

Architetta PhD Livia Porro

hanno collaborato l'**Architetta Urbanista Anna Viganò**
e l'Ingegnera **Anna Berloff**

COLLETTIVO ARCHITUTTI

Indice

Premessa.....	2
1. La progettazione inclusiva.....	3
1.1. Progettare per tutti.....	4
1.2. Obiettivi e riferimenti normativi del PEBA.....	6
2. Il PEBA di Tesero.....	9
2.1. La scelta del Comune di Tesero.....	10
2.2. Le caratteristiche territoriali e urbanistiche.....	11
2.3. L'area oggetto di analisi.....	14
3. Metodo e strumenti.....	18
3.1. Fasi.....	19
3.2. Approccio al rilievo.....	20
3.3. Strumenti e digitalizzazione.....	22
4. Analisi dei dati.....	25
4.1. Criticità e indicazioni d'intervento.....	26
4.2. Distribuzione territoriale.....	34
5. La condivisione nella redazione del piano.....	41
6. Focus e indirizzi strategici.....	44
6.1 Collegamenti tra impianti sportivi in zona Lago e Centro abitato.....	45
6.2 Parcheggi temporanei e collegamenti con Venue Olimpica e Paralimpica.....	46
6.3 Qualità e manutenzione delle pavimentazioni.....	47
6.4 Strategie per l'accessibilità temporanea.....	49
6.5 Turismo per tutti: un'opportunità per il territorio.....	50
7. Conclusioni.....	52
Allegati.....	54

Premessa

Tesero è un paese di montagna, fiero delle proprie radici e della sua identità alpina. Vivere e amministrare in questo contesto significa confrontarsi quotidianamente con la bellezza, ma anche con i limiti imposti dal territorio. Dislivelli, spazi storici, ostacoli naturali: elementi che, se non affrontati con attenzione, rischiano di escludere chi ha maggiori difficoltà a muoversi in autonomia.

Nel mondo, oltre 1,3 miliardi di persone – circa una su sei – vivono con una disabilità. In Italia si stima che siano tra i 7 e i 13 milioni, a seconda delle definizioni utilizzate, di cui 3,5 milioni con disabilità grave. Non sono numeri marginali: parliamo di cittadini, famiglie, visitatori che ogni giorno incontrano ostacoli fisici, ma anche culturali, nell'accesso agli spazi e ai servizi.

Per questo motivo, il Comune di Tesero ha avviato con convinzione il percorso del PEBA - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche - che nasce da una visione chiara: rendere Tesero un paese realmente accogliente ed accessibile per tutti, in nome dell'equità e della dignità della persona. È un impegno concreto che assume ancora più valore nel contesto delle prossime Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026, occasione unica per aprire il nostro territorio al mondo e dimostrare che anche un paese di montagna può essere inclusivo e che può diventare esempio di accoglienza e accessibilità. Per fare questo significa investire non solo in infrastrutture ma in una cultura dell'inclusione che valorizza ogni persona, rendendo Tesero un luogo più giusto e a misura d'uomo.

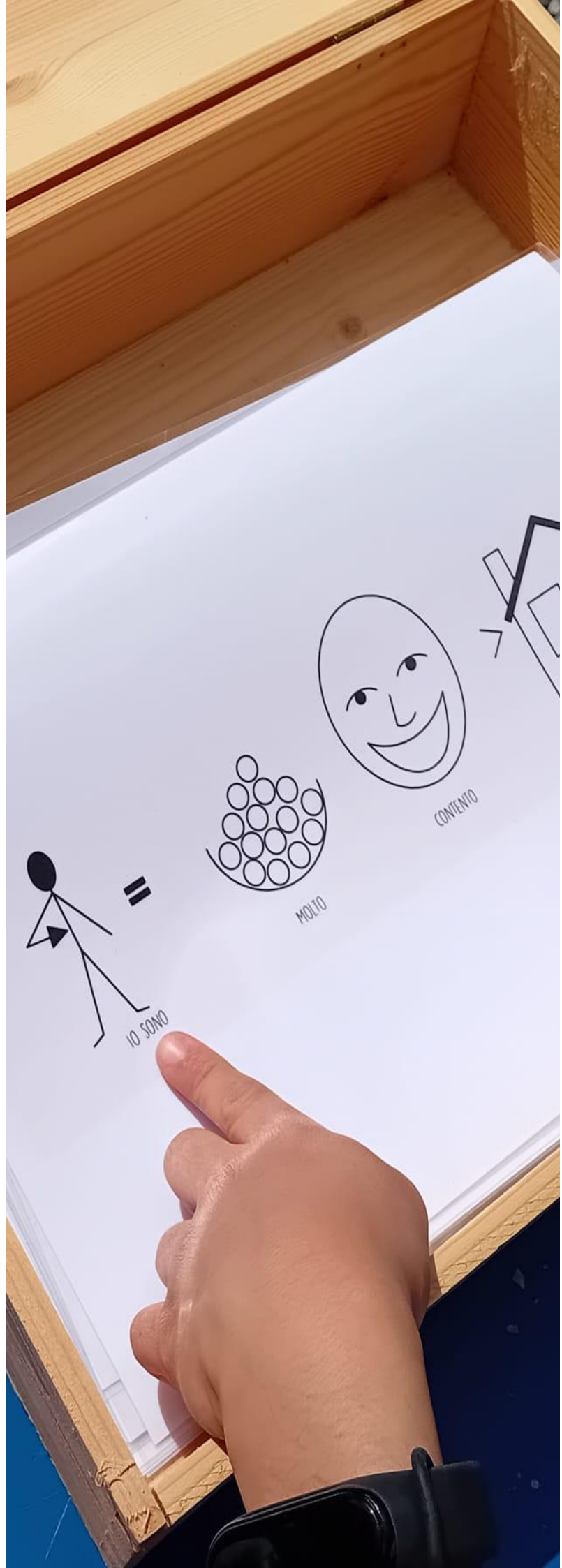
È un impegno concreto del Comune di Tesero per garantire l'accessibilità, l'equità e il diritto alla piena partecipazione alla vita comunitaria. Un diritto sancito dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, che ci ricorda che l'inclusione non è un favore, ma un dovere delle istituzioni pubbliche.

Questa relazione rappresenta pertanto il primo passo concreto verso un cambiamento culturale e infrastrutturale, nel rispetto della nostra identità alpina ma con lo sguardo rivolto a una comunità più equa, aperta ed inclusiva. È una responsabilità che ci assumiamo con impegno e determinazione.

Un'opportunità che vogliamo cogliere con serietà, consapevoli che l'equità si costruisce ogni giorno, anche – e soprattutto – a partire dalle piccole cose.

**Il sindaco di Tesero
Massimiliano Deflorian**

1. La progettazione inclusiva



1.1. Progettare per tutti

La progettazione inclusiva fa riferimento a una normativa tecnica specifica, datata nella sua estensione (1989), ma che ancora conserva aspetti essenziali e spunti interessanti. Queste norme sono state però scritte prima che venisse stravolto il paradigma culturale legato alla disabilità, attraverso due importanti riferimenti che hanno contribuito ad ampliare e modernizzare il significato di concetti come *accessibilità* e *usabilità*, per giungere alla *progettazione universale*, al *benessere ambientale* e alla piena partecipazione delle persone alla vita sociale e relazionale. Il primo determinante passaggio in questo senso è da ascrivere all'*ICF - International Classification of Functioning, Disability and Health* redatta dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (2001)¹, che fornisce una base scientifica per la comprensione del funzionamento e della disabilità, definita non più come 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 dunque rendere il più possibile positiva la relazione fra persona e ambiente, ma anche estendere e garantire un diritto sancito. Il secondo documento fondamentale è infatti la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (2006)², ratificata dallo Stato Italiano nel 2009³, il cui scopo è quello di "promuovere, proteggere e garantire il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità, e promuovere il rispetto della loro intrinseca dignità" (Art.1, comma 1), facendo riferimento all'autonomia individuale, compresa la libertà di compiere le proprie scelte, alla non discriminazione, alle pari opportunità. In questo testo si impone inoltre l'impegno delle Nazioni a garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso non solo all'ambiente fisico, ma anche "ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico".

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

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*.

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.

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

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

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).

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"*;
- 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

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.

impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti; c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi" (art. 2). Pur essendo focalizzato sugli edifici e con una concezione della disabilità che oggi appare superata, questo documento resta ancora oggi un punto di riferimento.

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 Tesero



2.1. La scelta del Comune di Tesero

In seguito all'emanazione del Decreto Legge del Ministro per le disabilità del 22 marzo 2021 n. 41, convertito nella Legge n. 69 del 2021, e al successivo Decreto del 10 ottobre 2022, la Provincia Autonoma di Trento ha sostenuto negli ultimi anni l'adozione dei PEBA a livello comunale, con risorse destinate principalmente ai Comuni tra i 5.000 e i 20.000 abitanti. In questo quadro di sostegno statale alle iniziative volte a migliorare la capacità di accoglienza dei territori si inserisce l'iter per la redazione e adozione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche fisiche, sensoriali e cognitive del Tesero, avviato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 24 del 5/02/2025. Il Comune si è anche impegnato a partecipare al corso di formazione per i propri tecnici, erogato dal Consorzio dei Comuni Trentini nell'autunno 2024.

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

Il Piano supera il semplice concetto di "eliminazione delle barriere" adottando l'approccio della progettazione universale. L'obiettivo è migliorare il benessere ambientale per residenti e visitatori, favorendo la fruizione degli spazi pubblici attraverso arredi urbani adeguati e sistemi di comunicazione che facilitino l'orientamento e la navigazione autonoma, confortevole e sicura.

Nel caso specifico di Tesero l'impegno in materia di accessibilità assume una rilevanza strategica in vista dei Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali Milano-Cortina 2026, di cui il Comune sarà sede presso la *Venue* del Centro Fondo, situato nell'area di fondovalle al confine meridionale del Comune (zona Lago). Il PEBA, pur mantenendo la coerenza con l'approccio della progettazione universale, è quindi fortemente orientato all'adeguamento degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali in funzione dell'evento, mirando a garantire una fruizione autonoma, confortevole e sicura per atleti, visitatori e residenti.

Ci si propone dunque di migliorare la capacità di accoglienza del territorio comunale, valorizzandolo anche nel medio-lungo termine attraverso interventi su percorsi e arredi urbani, segnaletica e sistemi di comunicazione. Anche gli elementi dal carattere specifico sono dunque guardati con un occhio lungimirante in vista di una loro futura ridefinizione a Olimpiadi e Paralimpiadi concluse, con molteplici ricadute positive sulla qualità della vita quotidiana, sull'immagine complessiva del territorio e della sua già consolidata offerta sportiva e turistico-ricettiva.

2.2. Le caratteristiche territoriali e urbanistiche

Il Comune di Tesero si sviluppa in un contesto montano articolato, con una distribuzione del tessuto insediativo concentrata principalmente nell'abitato storico, in posizione sommitale e con caratteri scoscesi, e nei nuclei secondari situati in fondovalle, nel contesto dell'argine del fiume Avisio. L'ambito di fondo valle è interessato da una rilevante presenza di strutture produttive, spazi aperti e impianti sportivi, tra cui quelli del Centro Fondo coinvolti nei progetti per le Olimpiadi e Paralimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026.

Il centro di Tesero conserva un impianto compatto, con buona parte dell'abitato di origine storica e un'edificazione mista a prevalente destinazione residenziale. Nel tessuto urbano sono presenti strutture scolastiche, il polo culturale costituito dal Cinema Teatro e Biblioteca comunale, sedi istituzionali e alcune piccole aree verdi attrezzate. È inoltre presente una rete di parcheggi pubblici ben dislocata, anche in prossimità degli impianti sportivi. La presenza di strutture ricettive è diffusa tanto nella zona storica a monte quanto in quella di valle. La separazione fisica tra il centro abitato e la zona sportiva a valle rappresenta una discontinuità urbanistica e percettiva che è presa in forte considerazione nello sviluppo di questo Piano.

Un'importante spinta progettuale deriva dalla candidatura di Tesero come sede di eventi dei Giochi Olimpici e Paralimpici 2026. Gli interventi previsti riguardano in particolare l'adeguamento e la valorizzazione degli impianti sportivi del Centro Fondo e delle aree pubbliche adiacenti. Queste progettualità offrono l'opportunità di integrare in modo strutturato i principi della progettazione inclusiva nel disegno urbano complessivo. In particolare è stata prevista nell'area del Centro Fondo la realizzazione di nuovi tracciati (di gara e turistici), l'implementazione della rete di innevamento anche grazie a una nuova opera di presa, l'implementazione di impianti di illuminazione e fibra, l'ampliamento delle strutture a servizio (compreso il parcheggio). Esternamente alla sede sportiva è prevista la realizzazione di importanti opere di asfaltatura che riguardano parte dell'area oggetto di analisi di questo PEBA, e di creazione di spazi per la sosta.

Il sistema infrastrutturale e distributivo si articola sulla SS48 delle Dolomiti, che attraversa il territorio comunale con andamento est-ovest e connette Tesero agli altri centri della Val di Fiemme. La strada costituisce l'asse infrastrutturale principale, da cui si dirama via della Stazione, principale collegamento con l'ambito di fondovalle e la zona sportiva.

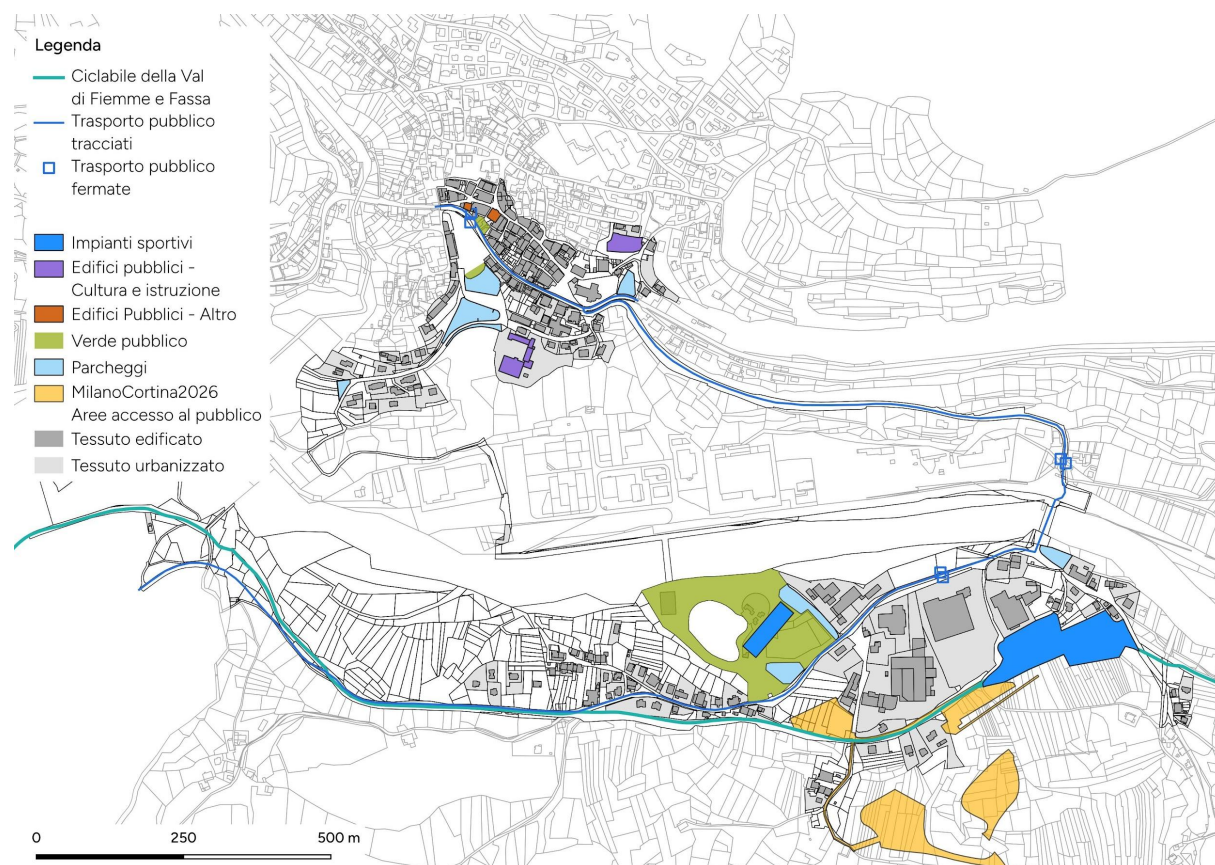
Il servizio di trasporto pubblico è strutturato su linee extraurbane su gomma, con più fermate distribuite lungo i principali assi stradali. L'articolazione del sistema di trasporto pubblico extraurbano su gomma prevede nodo di scambio sul territorio di Cavalese, dove è possibile intercettare le linee di collegamento con il centro di Trento e/o con altri sistemi di trasporto pubblico su ferro (es.: Stazione FS di Egna). Nel corso delle stagioni invernale ed estiva il servizio è oggetto di un potenziamento attraverso l'attivazione di servizi locali dedicati.

A Tesero sono presenti fermate sia in prossimità del centro abitato sia nella zona di fondovalle, un elemento che rappresenta un potenziale punto di forza, a condizione che siano adeguatamente servite da un numero sufficiente di corse. Questo aspetto risulta particolarmente rilevante nell'ottica di garantire un collegamento efficace, anche in chiave compensativa, tra il centro del paese e la frazione di Lago, attualmente penalizzata da una minore frequenza rispetto al centro storico.

Permane in ogni caso la necessità, durante il periodo dei giochi Olimpici e Paralimpici ma non solo, di migliorare in particolare i sistemi di collegamento accessibili e inclusivi tra la zona del centro urbano e quella degli impianti sportivi. In questo senso, risulta fondamentale tenere in considerazione sia la frequenza attuale del trasporto pubblico extraurbano, sia l'importante dislivello morfologico che separa le due aree.

Tesero è attraversato nel fondo valle dalla ciclovia della Val di Fiemme e Fassa, un'infrastruttura strategica per la mobilità dolce che collega il territorio comunale con il sistema ciclabile provinciale. Questa è pensata principalmente a vocazione turistica e ricettiva: non intercetta infatti il centro abitato ma si connota come un'arteria di fruizione territoriale.

Infine la rete pedonale interna presenta una qualità variabile: il centro storico offre una buona densità di percorsi, ma con forti dislivelli, pavimentazioni storiche e spazi ridotti. Le connessioni pedonali tra il centro e le aree sud, inclusa la zona che ospiterà i giochi Olimpici e Paralimpici, risultano frammentate e non sufficientemente leggibili, oltre che in pendenza, limitando la fruibilità autonoma per persone con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva. Gli interventi previsti in vista dei Giochi 2026 rappresentano un'occasione strategica per migliorare la continuità e l'accessibilità del sistema pedonale.



Tesero - Sistemi del trasporto pubblico e dei servizi pubblici nell'area oggetto di analisi

Sotto il profilo del sistema di pianificazione del territorio il Comune di Tesero presenta un'articolazione piuttosto essenziale degli strumenti urbanistici, riconducibile principalmente al Piano Regolatore Generale, comprensivo delle Norme Tecniche di Attuazione, e al Regolamento Edilizio Comunale. Dalla ricognizione svolta appositamente per la redazione del PEBA e sulla base della documentazione fornita dall'Amministrazione Comunale non risultano presenti altri piani di settore rilevanti ai fini della presente trattazione.

Gli strumenti esistenti non presentano particolari attenzioni ai temi dell'accessibilità e dell'inclusione, in riferimento agli spazi pubblici, agli spazi di verde pubblico attrezzato, alle strade e ai percorsi pedonali. Solamente nel Regolamento Edilizio Comunale, come da prescrizione normativa, sono presenti i riferimenti ai principali provvedimenti normativi di settore (in particolare la Legge. 13/89, il D.P.R. 236/89 e la Legge provinciale 1/91), senza ulteriori specificazioni o approfondimenti. Anche per quanto riguarda gli spazi pubblici aperti, siano essi permeabili o impermeabili, non si riscontrano indicazioni particolari. Altrettanto vale per gli elaborati di Variante (rif.: anno 2022) adottata in vista dei Giochi Olimpici e Paralimpici Milano - Cortina 2026.

Anche a seguito dell'adozione del PEBA sarebbe opportuno procedere a un'integrazione degli strumenti di pianificazione generale e regolamentazione vigenti, sia per quanto riguarda le parti descrittive (es. Relazione illustrativa), sia in merito al Regolamento Edilizio

Comunale. In particolare, nelle argomentazioni di sviluppo, una riflessione sull'adattamento di questi luoghi attenta anche all'inclusività ambientale è auspicabile e rientra pienamente in una prospettiva di rigenerazione, aggiungendo valore ed efficacia alla linea dichiarata. Un aggiornamento dei riferimenti normativi, da estendere a tutti gli elaboratori analizzati, alla luce di quanto riportato nel *cap. 1 - La progettazione inclusiva* e nel *cap. 6 - Focus e indirizzi strategici*, potrebbe rappresentare infine un'esplicitazione dell'impegno assunto dall'Amministrazione Comunale, nonché un importante supporto all'azione, sia pubblica che privata.

2.3. L'area oggetto di analisi

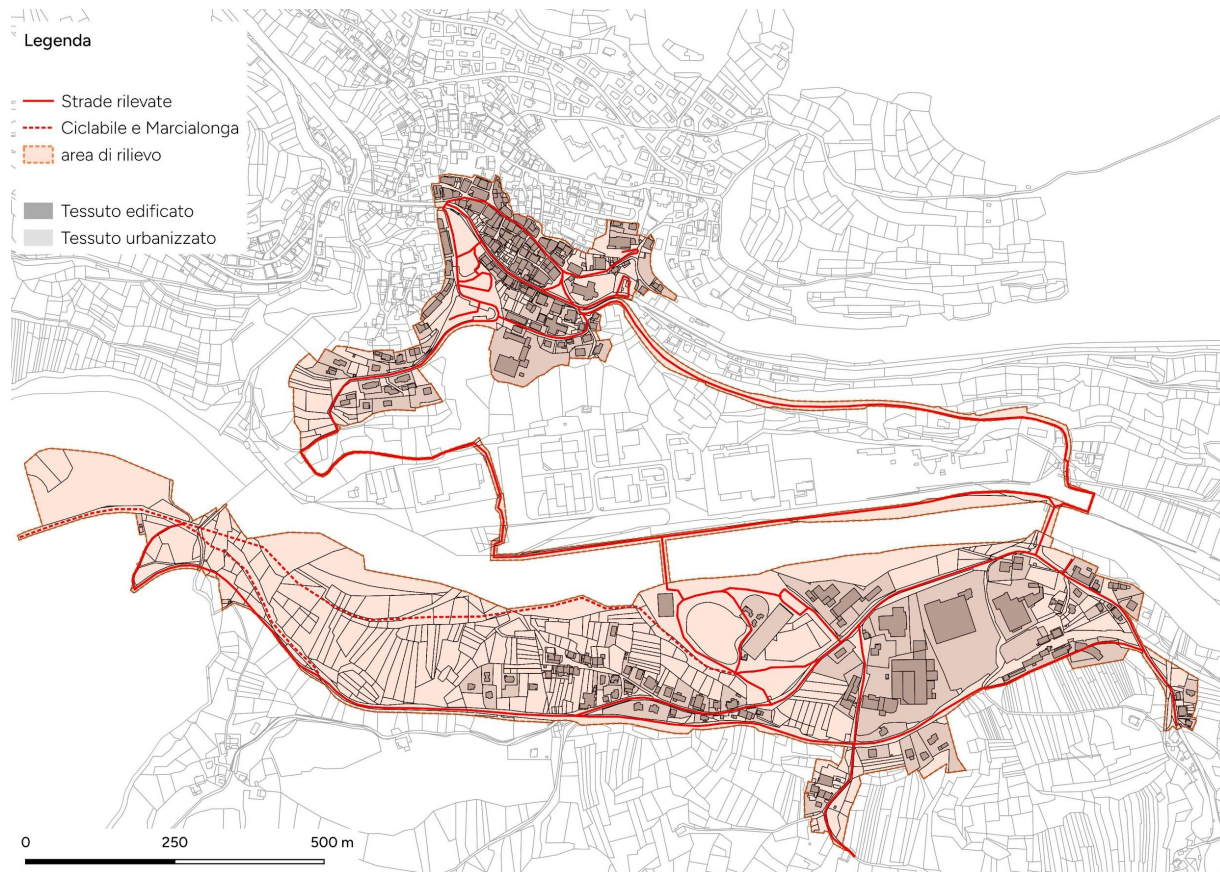
La scelta dell'area oggetto di analisi in questo primo stralcio del PEBA è fortemente influenzata dalle necessità connesse all'organizzazione dei Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali Milano-Cortina 2026. In questo contesto si è deciso di concentrare l'attenzione e gli sforzi progettuali sulle aree direttamente interessate dagli eventi, in particolare gli spazi pubblici e i percorsi connettivi dell'area sportiva a fondovalle e di collegamento con il centro del paese, coinvolti in modo diretto nella gestione, fruizione e accoglienza del pubblico e degli atleti.

A differenza di altri comuni in cui la programmazione degli interventi PEBA può seguire una logica di implementazione progressiva e integrata nella manutenzione ordinaria, a Tesero una parte importante dell'azione si sviluppa in un orizzonte temporale più ristretto e con urgenze definite. Il Comune ha infatti la possibilità di compiere interventi di adeguamento e accessibilità nelle aree interessate dai Giochi Olimpici e Paralimpici, permettendo un approccio operativo, mirato e immediato.

Per queste ragioni l'analisi svolta in questo primo stralcio si focalizza prevalentemente su tali ambiti, con l'obiettivo di individuare le criticità più rilevanti e garantire una presa in carico tempestiva, funzionale a una fruizione inclusiva e sicura degli spazi in occasione degli eventi sportivi e oltre.

Sono stati presi dunque in considerazione:

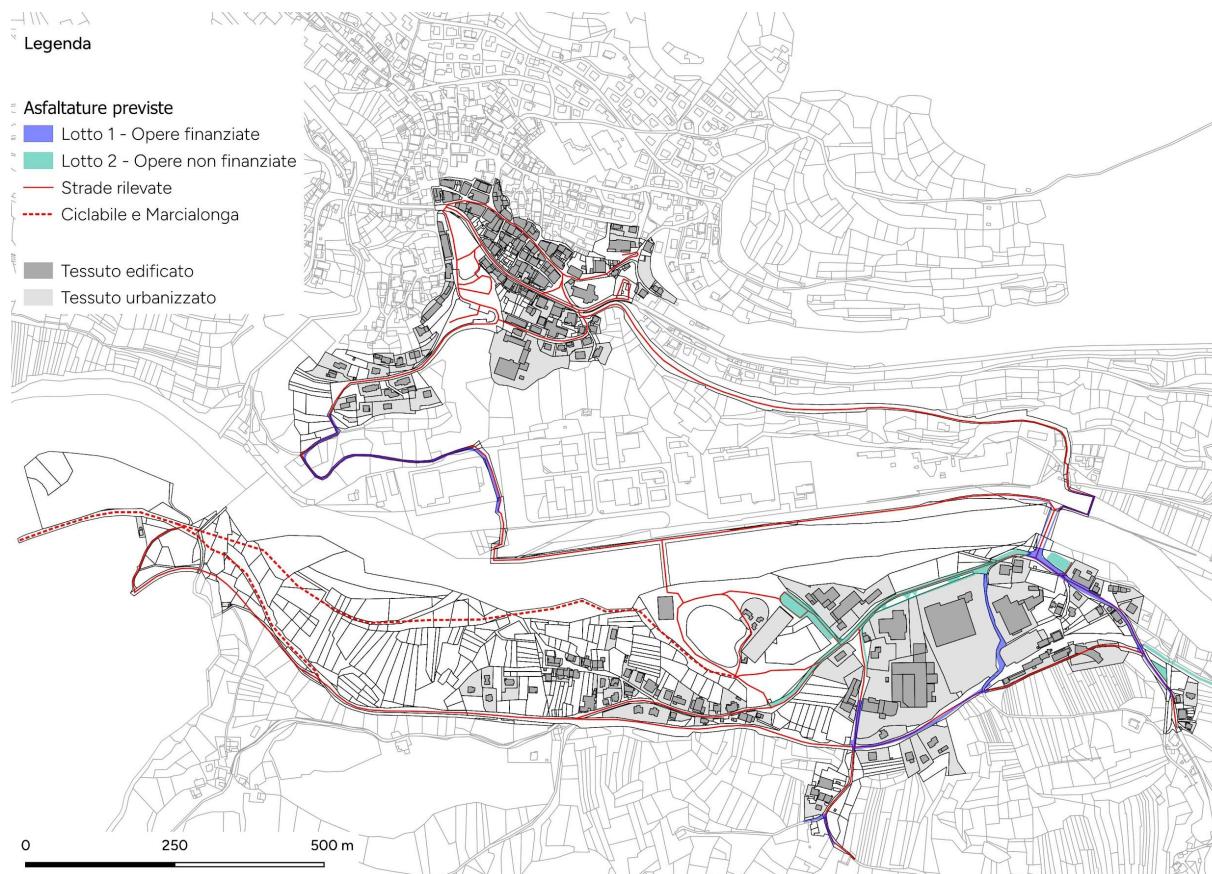
- tutte le vie nella zona Lago - Centro Fondo, compresi i collegamenti ai due parcheggi temporanei scambiatori (individuati nella Località Val e lungo la Ciclabile della Val di Fiemme e Fassa nel comune di Cavalese);
- due percorsi di collegamento tra la zona Lago e il centro di Tesero: via Stazione e Via Sottopedonda;
- nel centro di Tesero il tratto centrale della SS48, il sistema di piazze e parcheggi che si dipana da piazza Cesare Battisti e, verso il centro storico, esclusivamente il percorso che raccorda il Municipio con la chiesa di S. Eliseo e il cimitero, e la sede del Teatro - Biblioteca comunale.



Individuazione dell'area di rilievo di Tesero

Le opere di nuova asfaltatura previste dall'Amministrazione riguardano diversi percorsi analizzati in zona Lago - Centro Fondo e uno dei due collegamenti con Tesero (quello di via

Sottopedonda). Nella planimetria che segue sono state sovrapposte le aree interessate da questi interventi con il reticolo delle strade rilevate nell'ambito del PEBA. In particolare alcuni interventi (campiture in blu nella cartografia) risultano, a luglio 2025, già finanziati e in procinto di essere eseguiti, mentre per altri è stata presentata domanda di finanziamento, attualmente in fase di approvazione (in verde acqua).



Asfaltature previste nell'area di rilievo

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

Indirizzo

232 DI FIEMME, strada provinciale
ARTIGIANALE, zona
CALTREZZA, via
CESARE BATTISTI, piazza
DELLA CHIESA, piazza
DELLA STAZIONE, via
DOLOMITES, via
LAGHETTO, passeggiata
LAGO, via
MERIZOL, via
NOVAL, via
QUATTRO NOVEMBRE, via
ROMA, via
SOTTOPEDONDA, via
TRESSELUME, via
VAL DI FIEMME E FASSA, pista ciclabile
VAL, località
ZORZI, via

3. Metodo e strumenti



3.1. Fasi

Le attività finalizzate alla redazione del PEBA di Tesero si sono svolte fra la primavera e l'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 sull'ambito di interesse, evidenziando le peculiarità morfologiche del tessuto urbano e la distribuzione delle funzioni a destinazione pubblica. Sono state prese in considerazione le nuove progettualità in corso e in previsione. La mappatura di inquadramento è stata realizzata sulla base delle informazioni fornite dall'Amministrazione comunale, con particolare riferimento al PRG e al Piano Urbanistico Provinciale in vigore;
- Analisi della documentazione relativa agli interventi connessi alle Olimpiadi e Paralimpiadi del 2026: planimetrie di progetto della *Venue* presso il Centro Fondo, localizzazione dei parcheggi scambiatori temporanei, collegamenti e accessi al sito;
- Sopralluogo preliminare con il Tecnico comunale e il referente dell'Area Accessibilità di Fondazione Milano-Cortina per Tesero nella zona del Centro Fondo, nelle aree presso cui sorgeranno i parcheggi, nei percorsi di connessione pedonale e non, finalizzato all'allineamento sulle principali criticità, sulle possibili strategie e priorità d'intervento.
- 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 nel mese di aprile 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 prioritari per gli interventi. L'integrazione con le informazioni derivanti dall'analisi urbanistica e territoriale ha consentito di delineare gli indirizzi strategici di intervento e di evidenziare questioni che richiedono ulteriori approfondimenti;
- Coinvolgimento della cittadinanza e confronto con l'Amministrazione e con gli incaricati dell'accessibilità di Fondazione Milano-Cortina: un dialogo con la comunità e con gli enti preposti rappresenta un elemento importante per rendere il PEBA uno strumento il più possibile condiviso e rispondente ai bisogni reali del territorio;

- Redazione della documentazione del Piano: è stata prodotta sia documentazione statica, contenente l'analisi e le strategie di intervento, sia documentazione dinamica, integrabile nel tempo e interoperabile con altri strumenti di pianificazione e gestione del territorio.

3.2. Approccio al rilievo

Nel caso del PEBA di Tesero l'attività di rilievo ha richiesto un'attenzione particolare, poiché condotta in uno scenario urbano e territoriale in evoluzione, dove alcune aree oggi non strutturate (come i prati o le zone di margine) sono destinate a diventare punti strategici di accesso e fruizione in occasione delle competizioni olimpiche e paralimpiche invernali. L'analisi si è proposta quindi di considerare non solo lo stato attuale, ma anche le trasformazioni previste, immaginando, per quanto possibile, l'impatto futuro di flussi, allestimenti e nuove connessioni sui percorsi pedonali e sugli spazi pubblici.

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

- a. Pendenza eccessiva del piano di calpestio
- b. Raccordo pedonale inadeguato
- c. Attraversamento pedonale assente o inadeguato
- d. Passo carraio inadeguato
- e. Ostacolo
- f. Parcheggio riservato inadeguato
- g. Gradino
- h. Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata
- i. Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata
- l. Percorso inadeguato o non protetto
- m. Arredo urbano assente o inadeguato
- n. Pavimentazione inadeguata
- o. Semaforo inadeguato
- p. Vegetazione inadeguata
- q. Informazione e comunicazione assente o inadeguata

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

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

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

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

Per fare alcuni esempi significativi:

- la pendenza longitudinale massima delle rampe è sempre indicata al 5% (contrariamente all'8% previsto dalla normativa), perché la prima risulta agevole anche per una persona (non sportiva) che spinge autonomamente una sedia a ruote manuale;
- la pendenza trasversale (indicazione generale: inferiore al 1%) è segnalata come criticità (soprattutto per l'insicurezza effettiva e percepita che genera) nei casi in cui il percorso pedonale sia particolarmente stretto, in un punto in curva, su strada ad alto scorrimento di traffico. Se viceversa il marciapiede è ampio o la velocità dei veicoli contenuta o i pedoni sono protetti da sistemi come gli archetti metallici si adotta una tolleranza maggiore;
- la larghezza dei marciapiedi indicata è di 150 cm (in accordo con il D.M. 6792/2001¹¹), 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 l'indicazione della dotazione di strumenti informativi (multilingue e multicanale) può dipendere dall'effettiva intensità d'uso dell'area;

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).

- alcune criticità possono trovare diverse soluzioni anche in riferimento ai materiali associati all'intervento. Ci si riferisce a esempio all'inserimento della segnaletica tattilopiantare per l'orientamento delle persone con disabilità visive: solitamente si indica il materiale "tipo Loges Vet Evolution (LVE)", sistema codificato con sei codici tattili differenti e integrato con una componente elettronica in grado di fornire messaggi vocali, approvato da INMACI (Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi ed Ipovedenti) e certificato dall'INAIL e dalla Commissione paritetica Barriere Architettoniche presso il 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.

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

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).

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 4 metri. Questo sistema ha permesso di registrare direttamente sul campo le informazioni attraverso un form digitale sviluppato appositamente per il Comune di Tesero, 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
- 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;

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

- filtraggio del file tabellare editabile: permette di isolare specifiche tematiche, materiali o assi stradali, facilitando analisi mirate;
- consultazione della cartografia statica di rilievo: una tavola cartografica illustra la posizione di tutte le criticità riscontrate. È disponibile una documentazione tabellare dettagliata, che include tutte le informazioni della Tabella Attributi GIS e una stima economica di massima degli interventi;
- schede singole di rilievo: per ogni registrazione eseguita tramite il form digitale è stata generata una scheda dettagliata, che riporta tutti i dati di rilievo, la posizione in mappa statica e con link al punto sul portale cartografico *open source OpenStreetMap*¹⁴, 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

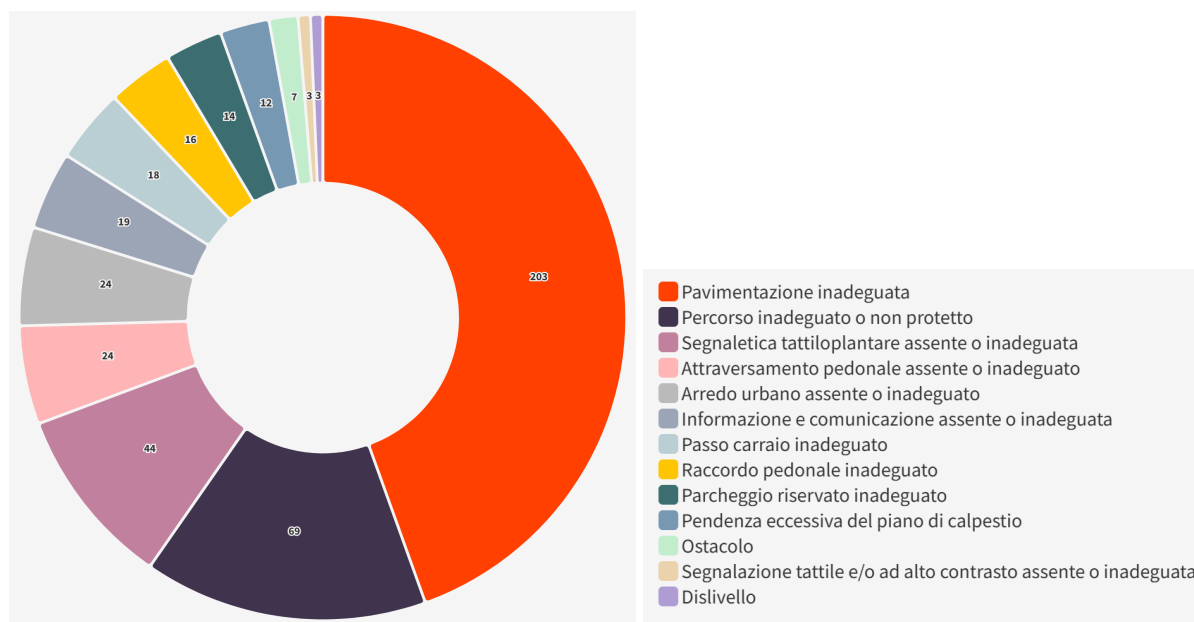
Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa

Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino	Sconnessione generalizzata della pavimentazione	
	Assenza di attraversamento pedonale (a raso)	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di attraversamento pedonale

Assenza di percorso pedonale a raso		Raccordo pedonale inadeguato - compresenza pendenze longitudinale e trasversale in prossimità della rampa di raccordo tra il marciapiede e l'attraversamento in carreggiata		Passo carraio inadeguato per pendenza trasversale		Passo carraio inadeguato per pendenza longitudinale delle rampe laterali		Assenza o inadeguatezza di comunicazione su segnaletica verticale	
Assenza di protezione del percorso pedonale		Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature		Percorso in pendenza privo di corrimano				Assenza o danneggiamento di segnaletica di preavviso di un attraversamento	
				Pendenza trasversale eccessiva				Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di fermata del mezzo pubblico	
Assenza di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di edificio pubblico/targa tattile		Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili		Attraversamento pedonale con pavimentazione inadeguata per la presenza di sconnessioni, chiusini/caditoie non raccordati con la pavimentazione esistente		Assenza o inadeguatezza delle informazioni acustiche		Ostacolo da riposizionare - semplice (dosso/paletto/archetto/fioriera/cassonetto della spazzatura/espositore mobile)	
								Assenza o inadeguatezza di comunicazione scritta in prossimità di pubblico servizio/edificio	
Assenza di percorso in rilevato		Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale di area inadeguata (dimensioni inferiori a 5x3,20 m) o sprovvisto di segnaletica orizzontale		Assenza di percorso pedonale a raso in parcheggio		Pavimentazione con sconnessioni dovute al ciottolo		Difficoltà di percezione della differenza di quota	
						Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per interrompere il percorso		Assenza di una pensilina a protezione della fermata del trasporto pubblico	
Necessità di adeguamento dimensionale dello stallò a corredo di seduta preesistente		Elemento illuminante assente o inadeguato		Assenza di strisce zebra		Assenza di panchina o modello di panchina con forma della seduta inadeguata		Gradino maggiore di 2,5 cm - soluzione a una rampa	
						Percorso con pendenza inadeguata e non giustificata		Assenza o inadeguatezza di sistema di chiamata	
Assenza di parapetto		Modello di fontanella non accessibile o assente		Assenza di percorso accessibile o percorso sottodimensionato		Scivolo con pendenza longitudinale eccessiva o assenza di scivolo		Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale sprovvisto di segnaletica su supporto fisso	
								Ostacolo da sch...	
						Ostacolo da riposizionare - complesso (disposizione di sosta/espositore fisso)		Separazione non adeguata fra percorsi pedonale e ciclabile	
						Parchimetro ad altezza errata		Parchi gioco: assenza di attrezzature e giochi fruibili	
						Gradino minore di 2,5 cm		Attrav...	
								Assenza di corrimano ad uno o entrambi i lati della scala	

4.1. Criticità e indicazioni d'intervento

Il rilievo ha riscontrato in totale 456 criticità, distribuite per tipologia come mostrato nel grafico che segue.



Distribuzione delle criticità rilevate per tipologia (valori assoluti)

Pavimentazione inadeguata

In armonia con le aspettative la "Pavimentazione inadeguata" è la tipologia rilevata con maggiore frequenza e riguarda oltre il 44% del totale.

La pavimentazione è soggetta a deterioramento dovuto a diversi fattori: alle condizioni meteorologiche, a interventi sui sottoservizi, al transito dei mezzi, quest'ultimo particolarmente intenso nell'area produttiva della zona Lago. In molti casi si è riscontrata l'assenza di adeguata pavimentazione, sia per quanto riguarda il porfido nel centro storico di Tesero, sia per gli asfalti in prossimità del Centro Fondo e nei percorsi di collegamento.

Si tratta di criticità 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 21% del totale, a fronte del 44% della frequenza) e che, soprattutto, nella maggior parte delle volte sono 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. 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. Tali considerazioni assumono ancora maggiore rilevanza alla luce dell'ingente sforzo previsto per il rifacimento degli asfalti in vista dei Giochi Olimpici e Paralimpici del 2026.

Percorso inadeguato o non protetto

L'assenza di percorsi pedonali o la presenza di percorsi inadeguati o non protetti è la seconda tipologia di criticità riscontrata e ricorre 69 volte (il 15% del totale). Si segnala però che questa criticità viene individuata puntualmente per offrire una lettura omogenea del rilievo sulle basi cartografiche, ma è costituita prevalentemente da elementi lineari, talvolta anche molto estesi. È il caso di via Zorzi e via Lago, dove per lunghi tratti è stata indicata la realizzazione di nuovo marciapiede in rilevato, o di via Stazione, dove si è proposta l'installazione di archetti metallici per la protezione dei pedoni in un tratto esteso date le velocità sostenute tenute dai mezzi circolanti. Fra le voci di questa tipologia è molto frequente anche l'assenza del percorso pedonale a raso, proposto sia in zone periferiche, sia nel tessuto storico ove l'ampiezza ridotta della sede stradale impedisce la realizzazione di marciapiedi in rilevato. Per finire in diversi contesti ripidi per morfologia del territorio si è segnalata l'assenza di corrimano, utile a rendere più sicura e meno impegnativa la salita.

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

L'assenza di segnaletica tattilopiantare è segnalata in 44 punti, quasi il 10% del totale, 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.

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.

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

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

Attraversamento pedonale assente o inadeguato

A Tesero sono stati individuati 24 incroci privi di attraversamento pedonale sicuro, la cui realizzazione è ritenuta necessaria per garantire la continuità dei percorsi pedonali esistenti e previsti. Si tratta di un numero relativamente elevato, che riflette non tanto una carenza storica, quanto piuttosto l'introduzione di nuove direttrici di mobilità pedonale, in particolare nell'area della Venue Olimpica e Paralimpica e nei parcheggi scambiatori connessi.

Arredo urbano assente o inadeguato

Nel rilievo di Tesero si è prestata attenzione nel segnalare tanto la presenza di ostacoli o barriere quanto l'assenza di elementi facilitatori all'uso confortevole dei percorsi urbani. In quest'ottica sono state individuate alcune criticità nelle caratteristiche degli elementi di arredo urbano (24 record, 5% del totale). Si tratta a esempio di sedute o fontanelle non comode per la scelta del modello o per le caratteristiche della pavimentazione circostante inadatta alla raggiungibilità e affiancamento, dell'assenza di pensilina a protezione della fermata dell'autobus. Talvolta invece della sostituzione degli elementi si è proposta l'integrazione degli esistenti con altri nuovi più funzionali.

Informazione e comunicazione assente o inadeguata

19 criticità sono costituite dall'assenza o inadeguatezza dei sistemi di comunicazione e informazione: particolare attenzione è stata dedicata alle soluzioni, anche tecnologiche, che rendono le informazioni accessibili attraverso diversi canali sensoriali, facilitando l'orientamento e l'utilizzo degli spazi e dei servizi. Esempi includono la diffusione di avvisi acustici presso le fermate del trasporto pubblico. La criticità più ricorrente all'interno di questa categoria è però rappresentata dalla 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.

Passo carraio inadeguato

Anche la presenza di passi carrai non confortevoli ricorre per circa il 4% dei casi. La metà di questi presenta un problema di doppia pendenza. In particolare la pendenza trasversale risulta molto insidiosa per le persone con disabilità fisica che utilizzano ausili con ruote (sedie ma anche deambulatori) e trasmette un'insicurezza effettiva e percepita notevole. L'altra metà dei passi carrai segnalati presenta un'eccessiva pendenza longitudinale nelle due rampe di raccordo.

Questa criticità 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.

Raccordo pedonale inadeguato

Si registrano 16 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 si realizzino attraversamenti con semaforo con pulsante, dove è necessario spostare una mano dall'ausilio (e dal suo freno).

Parcheggio riservato inadeguato

In 14 casi si riscontrano criticità relative ai parcheggi riservati alle persone con disabilità. Si è riscontrato che sia in centro sia in zona lago ci sono diversi parcheggi di attestamento, spesso capienti, che risultano strategici per gestire la mobilità di persone con disabilità motorie anche in relazione alle pendenze morfologiche impegnative. Per questo si è registrata l'opportunità di creare nuovi posti riservati (anche oltre il requisito normativo minimo).

Pendenza eccessiva del piano di calpestio

La pendenza eccessiva del piano di calpestio in situazioni non motivate dalla morfologia territoriale riguarda poco meno del 3% delle criticità totali (4 punti con pendenza eccessiva longitudinale al senso di marcia, maggiore al 5%, e 8 con pendenza eccessiva trasversale, maggiore all'1%).

Ostacolo, Dislivello,

In poche circostanze sono stati riscontrati ostacoli da rimuovere oppure da rendere evidenti o da schermare con elementi di segnalazione e protezione, o gradini privi di una possibilità di superamento del dislivello con rampa.

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

<i>Criticità</i>	<i>Descrizione Criticità</i>	<i>Quantità</i>	<i>%</i>
Pavimentazione inadeguata	Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa	105	23,03%
	Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino	48	10,53%
	Sconnessione generalizzata della pavimentazione	30	6,58%
	Pavimentazione con sconnessioni dovute alle fugature	13	2,85%
	Attraversamento pedonale con pavimentazione inadeguata per la presenza di sconnessioni, chiusini/caditoie non raccordati con la pavimentazione esistente	4	0,88%
	Pavimentazione con sconnessioni dovute al ciottolo	3	0,66%
Totale Pavimentazione inadeguata		203	44,52%
Percorso inadeguato o non protetto	Assenza di percorso pedonale a raso	17	3,73%
	Assenza di protezione del percorso pedonale	16	3,51%
	Percorso in pendenza privo di corrimano	8	1,75%
	Assenza di percorso in rilevato	7	1,54%
	Assenza di parapetto	6	1,32%
	Assenza di percorso accessibile o percorso sottodimensionato	5	1,10%
	Assenza di percorso pedonale a raso in parcheggio	4	0,88%
	Percorso con pendenza inadeguata e non giustificata	2	0,44%
	Assenza di percorso di collegamento	2	0,44%
	Separazione non adeguata fra percorso pedonale e ciclabile	1	0,22%
	Assenza di corrimano ad uno o entrambi i lati della scala	1	0,22%
Totale Percorso inadeguato o non protetto		69	15,13%
Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di attraversamento pedonale	17	3,73%
	Assenza o danneggiamento di segnaletica di preavviso di un attraversamento	8	1,75%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di fermata del mezzo pubblico	7	1,54%
	Assenza di segnalazione tattilopiantare per l'intercettazione di edificio pubblico/targa tattile	7	1,54%

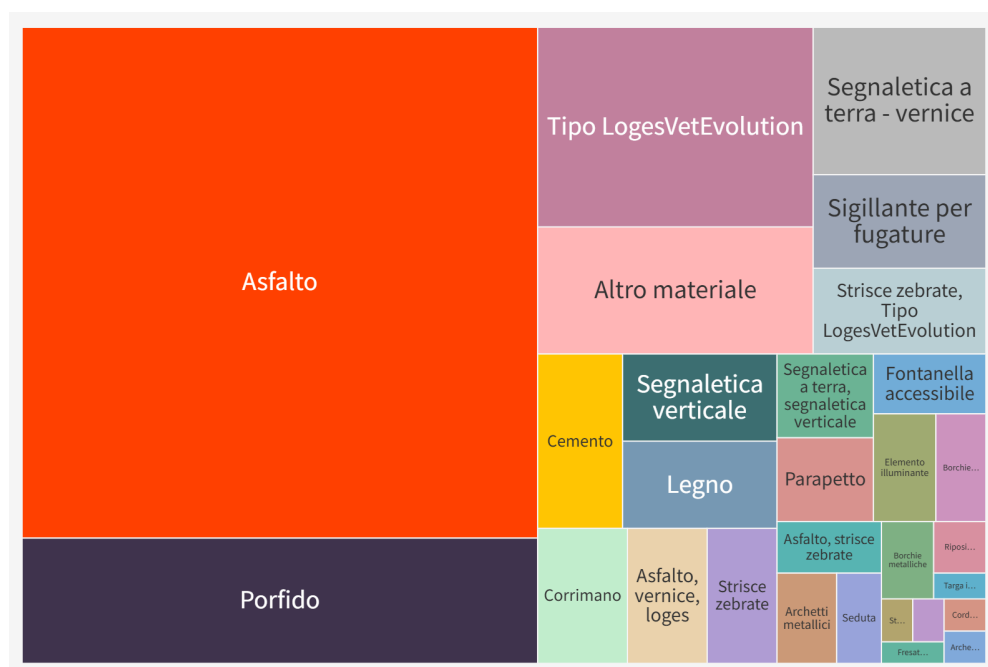
Criticità	Descrizione Criticità	Quantità	%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare per interrompere il percorso	3	0,66%
	Assenza o danneggiamento di segnalazione tattilopiantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti;	2	0,44%
Totale Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata		44	9,65%
Attraversamento pedonale assente o inadeguato	Assenza di attraversamento pedonale (a raso)	20	4,39%
	Assenza di strisce zebra	3	0,66%
	Attraversamento pedonale con pendenza trasversale	1	0,22%
Totale Attraversamento pedonale assente o inadeguato		24	5,26%
Arredo urbano assente o inadeguato	Necessità di adeguamento dimensionale dello stallo a corredo di seduta preesistente	6	1,32%
	Modello di fontanella non accessibile o assente	5	1,10%
	Elemento illuminante assente o inadeguato	5	1,10%
	Assenza di una pensilina a protezione della fermata del trasporto pubblico	3	0,66%
	Assenza di panchina o modello di panchina con forma della seduta inadeguata	3	0,66%
	Parcometro ad altezza eccessiva	1	0,22%
	Parchi gioco: assenza di attrezzature e giochi fruibili	1	0,22%
Totale Arredo urbano assente o inadeguato		24	5,26%
Informazione e comunicazione assente o inadeguata	Assenza o inadeguatezza di comunicazione su segnaletica verticale	9	1,97%
	Assenza o inadeguatezza delle informazioni acustiche	4	0,88%
	Assenza o inadeguatezza di comunicazione scritta in prossimità di pubblico servizio/edificio	3	0,66%
	Assenza o inadeguatezza di sistema di chiamata	2	0,44%
	Assenza o inadeguatezza di comunicazione multicanale in prossimità di pubblico servizio/edificio	1	0,22%
Totale Informazione e comunicazione assente o inadeguata		19	4,17%
Passo carraio inadeguato	Passo carraio inadeguato per pendenza trasversale	9	1,97%
	Passo carraio inadeguato per pendenza	9	1,97%

Criticità	Descrizione Criticità	Quantità	%
	longitudinale delle rampe laterali		
Totale Passo carraio inadeguato		18	3,95%
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	16	3,51%
Totale Raccordo pedonale inadeguato		16	3,51%
Parcheggio riservato inadeguato	Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili	6	1,32%
	Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale di area inadeguata (dimensioni inferiori a 5x3,20 m) o sprovvisto di segnaletica orizzontale	6	1,32%
	Parcheggio riservato ortogonale o longitudinale al percorso pedonale sprovvisto di segnaletica su supporto verticale	2	0,44%
Totale Parcheggio riservato inadeguato		14	3,07%
Pendenza eccessiva del piano di calpestio	Pendenza trasversale eccessiva	8	1,75%
	Scivolo con pendenza longitudinale eccessiva o assenza di scivolo	4	0,88%
Totale Pendenza eccessiva del piano di calpestio		12	2,63%
Ostacolo	Ostacolo da riposizionare - semplice (dosso/ paletto/archetto/ fioriera/cassonetto della spazzatura/espositore mobile)	3	0,66%
	Ostacolo da schermare e segnalare (cassetta postale/impianto semaforico/palo di illuminazione/parchimetro/pensilina)	2	0,44%
	Ostacolo da riposizionare - complesso (dissuasore di sosta/ espositore fisso/ base fissa a corredo di segnaletica verticale/ seduta)	2	0,44%
Totale Ostacolo		7	1,54%
Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	Difficoltà di percezione della differenza di quota	3	0,66%
Totale Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata		3	0,66%
Dislivello	Gradino maggiore di 2,5 cm - soluzione a una rampa	2	0,44%
	Gradino minore di 2,5 cm	1	0,22%

Criticità	Descrizione Criticità	Quantità	%
Totale Dislivello		3	0,66%

L'ultimo grafico illustra l'incidenza dei diversi materiali individuati per le soluzioni tipologiche alle criticità rilevate. Coerentemente con la frequenza delle criticità che riguardano pavimentazioni 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. Alcune barriere non presentano un materiale specifico per l'intervento proposto: si tratta di esecuzioni che richiedono una progettazione ad hoc e di cui, pertanto, non è possibile determinare a priori uno specifico materiale da utilizzare.

Le altre soluzioni, come segnaletica a terra, sigillante per fugature, strisce zebrate, cemento, segnaletica verticale e legno presentano percentuali decisamente più basse.



Distribuzione delle criticità rilevate per materiale (valori assoluti)



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 vista delle opere previste per i prossimi Giochi Olimpici e Paralimpici, che interessano una parte significativa delle aree oggetto di rilievo. Questo dato territoriale assume quindi un ruolo strategico nella programmazione degli interventi di accessibilità, consentendo di coordinare le azioni previste dal PEBA con le attività di manutenzione già pianificate, ottimizzando tempi, risorse ed efficacia.

Nello specifico, gli interventi di asfaltatura previsti dall'Amministrazione interesseranno:

- via Sottopedonda e località Val, dove è previsto l'allestimento di uno dei parcheggi temporanei per gli spettatori in occasione dei Giochi;
- Larga parte della zona Lago in prossimità del Centro fondo, che comprende via Lagorai e via Lago, fino al ponte e ai parcheggi preesistenti, via Zorzi e via Tresselume.

L'integrazione delle valutazioni PEBA con queste opere in corso rappresenta un'opportunità per intervenire in modo tempestivo su criticità già individuate, garantendo una maggiore inclusività nei percorsi e negli spazi interessati.

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

Indirizzo	Quantità	%
LAGO, via	88	19,30%
SOTTOPEDONDA, via	56	12,28%
DELLA STAZIONE, via	56	12,28%
CESARE BATTISTI, piazza	50	10,96%
TRESSELUME, via	40	8,77%
ROMA, via	25	5,48%
232 DI FIEMME, strada provinciale	24	5,26%
ZORZI, via	23	5,04%
LAGHETTO, passeggiata	22	4,82%
VAL DI FIEMME E FASSA, pista ciclabile	14	3,07%
CALTREZZA, via	13	2,85%
QUATTRO NOVEMBRE, via	12	2,63%
NOVAL, via	11	2,41%
DELLA CHIESA, piazza	8	1,75%
DOLOMITES, via	5	1,10%
VAL, località	4	0,88%
ARTIGIANALE, zona	3	0,66%
MERIZOL, via	2	0,44%

La via dove si riscontrano più criticità è via Lago, asse principale della zona del Centro Fondo, che comprende i due parcheggi già a servizio delle attrezzature sportive e si estende fino al ponte sull'Avisio. Qui le criticità riguardano prevalentemente la pavimentazione e le caratteristiche dei percorsi pedonali. Sul ponte si segnala a esempio la presenza di un guard rail a protezione del percorso pedonale. L'elemento risulta piuttosto basso e i montanti possono essere pericolosi nel caso di un flusso pedonale intenso: si suggerisce di valutare un intervento di sostituzione dell'intero elemento. A seguire si trovano le criticità relative alla segnaletica tattilopiantare che interessano principalmente attraversamenti pedonali.

Circa 60 criticità sono state registrate sia in via Sottopedonda, sia in via Stazione, i due collegamenti fra la zona Lago e il centro del paese. Via Sottopedonda è stata presa in considerazione perchè, sebbene molto ripida in alcuni tratti, costituisce un percorso per buona chiuso al traffico veicolare e può essere una valida risorsa per collegare il centro con il sito sportivo, anche per la presenza del grande parcheggio in cima. L'utilizzo di questo collegamento è però vincolato alla risoluzione dei problemi di cedimento che interessano la banchina in diversi punti.

Via Stazione è più lunga e mediamente meno ripida, con un marciapiede in rilevato su tutta la sua estensione. Nonostante il traffico mantenga qui velocità decisamente elevate per un ambito di centro urbano, può rappresentare un'alternativa più agile al collegamento con l'area sportiva di fondo valle. In questo caso si consiglia di procedere, oltre che alla cura dello stato della pavimentazione, anche con interventi di protezione del percorso pedonale, come l'installazione di archetti metallici, suggerita per l'intera via.

Nella piazza Cesare Battisti, data l'ampiezza e l'importanza del fulcro urbano, sono state segnalate molte criticità, principalmente relative ai sistemi di orientamento per le persone

non vedenti e alla qualità della pavimentazione (in porfido, oggetto di interventi parziali di riqualificazione). Oltre alle caratteristiche dei percorsi sono state riscontrate lacune nell'arredo urbano e nei sistemi di informazione e comunicazione: di tipo vocale per le comunicazioni relative ai mezzi pubblici nelle fermate dell'autobus, e di segnaletica verticale per l'individuazione di percorsi e servizi. Tornando in zona Lago, un altro tratto in cui la pavimentazione richiede molti interventi di riqualificazione (e che rientra fra le zone individuate per le opere di asfaltatura sopra citate) è via Tresselume.

<i>Indirizzo</i>	<i>Criticità</i>	<i>Quantità</i>
LAGO, via	Pavimentazione inadeguata	44
	Percorso inadeguato o non protetto	12
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	7
	Passo carraio inadeguato	7
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	7
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	3
	Arredo urbano assente o inadeguato	3
	Raccordo pedonale inadeguato	2
	Parcheggio riservato inadeguato	2
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
Totale LAGO, via		88
SOTTOPEDONDA, via	Pavimentazione inadeguata	23
	Percorso inadeguato o non protetto	16
	Parcheggio riservato inadeguato	4
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	3
	Passo carraio inadeguato	3
	Arredo urbano assente o inadeguato	3
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
Totale SOTTOPEDONDA, via		56
DELLA STAZIONE, via	Pavimentazione inadeguata	33
	Percorso inadeguato o non protetto	8
	Segnaletica tattilopiantare assente o	4

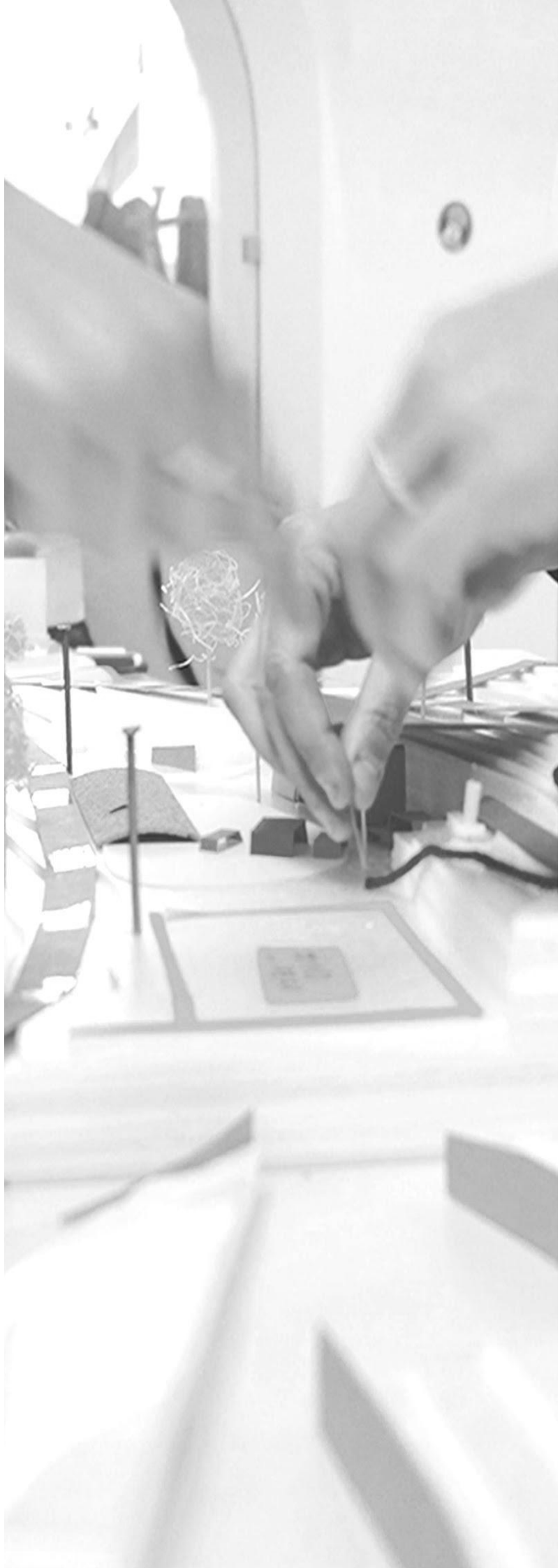
	inadeguata	
	Passo carraio inadeguato	4
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
	Ostacolo	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale DELLA STAZIONE, via		56
CESARE BATTISTI, piazza	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	12
	Pavimentazione inadeguata	11
	Percorso inadeguato o non protetto	5
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	5
	Arredo urbano assente o inadeguato	5
	Raccordo pedonale inadeguato	3
	Ostacolo	3
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
Totale CESARE BATTISTI, piazza		50
TRESSELUME, via	Pavimentazione inadeguata	21
	Passo carraio inadeguato	4
	Arredo urbano assente o inadeguato	4
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Raccordo pedonale inadeguato	3
	Parcheggio riservato inadeguato	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
Totale TRESSELUME, via		40
ROMA, via	Pavimentazione inadeguata	9
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	5
	Raccordo pedonale inadeguato	4

	Percorso inadeguato o non protetto	3
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	3
	Dislivello	1
Totale ROMA, via		25
232 DI FIEMME, strada provinciale	Pavimentazione inadeguata	18
	Percorso inadeguato o non protetto	3
	Arredo urbano assente o inadeguato	2
	Ostacolo	1
Totale 232 DI FIEMME, strada provinciale		24
ZORZI, via	Pavimentazione inadeguata	11
	Percorso inadeguato o non protetto	6
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	3
	Raccordo pedonale inadeguato	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale ZORZI, via		23
LAGHETTO, passeggiata	Pavimentazione inadeguata	9
	Percorso inadeguato o non protetto	3
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	3
	Arredo urbano assente o inadeguato	3
	Parcheggio riservato inadeguato	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Dislivello	1
Totale LAGHETTO, passeggiata		22
VAL DI FIEMME E FASSA, pista ciclabile	Pavimentazione inadeguata	10
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale VAL DI FIEMME E FASSA, pista ciclabile		14
CALTREZZA, via	Pavimentazione inadeguata	6
	Percorso inadeguato o non protetto	3

	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	2
Totale CALTREZZA, via		13
QUATTRO NOVEMBRE, via	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	4
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Pavimentazione inadeguata	2
	Segnalazione tattile e/o ad alto contrasto assente o inadeguata	1
	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Ostacolo	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
Totale QUATTRO NOVEMBRE, via		12
NOVAL, via	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	3
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Pendenza eccessiva del piano di calpestio	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
	Ostacolo	1
	Dislivello	1
Totale NOVAL, via		11
DELLA CHIESA, piazza	Pavimentazione inadeguata	3
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	2
	Percorso inadeguato o non protetto	2
	Parcheggio riservato inadeguato	1
Totale DELLA CHIESA, piazza		8
DOLOMITES, via	Raccordo pedonale inadeguato	2
	Segnaletica tattilopiantare assente o inadeguata	1
	Parcheggio riservato inadeguato	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
Totale DOLOMITES, via		5

VAL, località	Percorso inadeguato o non protetto	1
	Pavimentazione inadeguata	1
	Informazione e comunicazione assente o inadeguata	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Totale VAL, località	4
ARTIGIANALE, zona	Pavimentazione inadeguata	1
	Attraversamento pedonale assente o inadeguato	1
	Arredo urbano assente o inadeguato	1
Totale ARTIGIANALE, zona		3
MERIZOL, via	Percorso inadeguato o non protetto	2
Totale MERIZOL, via		2

5. La condivisione nella redazione del piano



Per la redazione del PEBA del Comune di Tesero è stato adottato un approccio fondato sul coinvolgimento diretto della Pubblica Amministrazione, finalizzato a garantire un processo aperto e aderente alle reali esigenze del territorio, per giungere alla definizione di soluzioni concrete e attuabili per il miglioramento della fruibilità degli spazi pubblici. La partecipazione dell'Amministrazione ha reso possibile un'efficace sinergia con progettualità già in corso o in discussione, con l'obiettivo di rendere il PEBA uno strumento integrato e strategico all'interno della pianificazione locale. Operativamente si è attivato un confronto costante con il personale tecnico comunale, per la condivisione del metodo di lavoro e l'individuazione dei percorsi di interesse prioritario per il rilievo. Tale collaborazione ha costituito un elemento centrale nella costruzione di una base conoscitiva solida e coerente con gli obiettivi locali.

Parallelamente è stato avviato un proficuo dialogo con il referente dell'Area Accessibilità della Fondazione Milano-Cortina 2026, in merito alle progettualità e alle esigenze specifiche legate all'organizzazione dei Giochi Olimpici e Paralimpici. Questo scambio ha consentito di allineare le valutazioni del PEBA con le direttive previste per gli eventi internazionali. In questa cornice è stato condotto un sopralluogo congiunto nelle aree interessate dai Giochi (zona della futura *Venue*, parcheggi scambiatori temporanei, percorsi di collegamento). Le osservazioni condivise in quell'occasione sulle carenze dei percorsi di collegamento alla *Venue* sono state recepite nel rilievo puntuale delle criticità qui presentato.

Il Comune di Tesero ha inoltre preso parte a un incontro promosso dall'UMSE Disabilità e Integrazione Socio-Sanitaria della Provincia Autonoma di Trento, finalizzato al confronto con le organizzazioni che operano a favore delle persone con disabilità in ambito provinciale e nella Val di Fiemme. L'incontro è stato dedicato alla valutazione dell'accessibilità delle strutture e del territorio in vista dei giochi, soprattutto relativamente al settore ricettivo. Nell'ottica di future attività di partecipazione con la cittadinanza e con i portatori di interesse la rete di associazioni coinvolte in tale occasione può rappresentare una risorsa preziosa: il loro bagaglio di competenze ed esperienze dirette potrebbe supportare il Comune nell'attivazione di percorsi di ascolto inclusivi e mirati, facilitando un confronto costruttivo e continuativo sui temi dell'accessibilità e dell'inclusione.

A livello comunale è stato organizzato un incontro di restituzione degli esiti del rilievo, alla presenza congiunta della componente tecnica e politica dell'Amministrazione,

Il lavoro svolto per la redazione del PEBA si fonda sulla convinzione che un approccio collaborativo tra istituzioni, cittadini e professionisti possa condurre a soluzioni realmente efficaci e sostenibili nel tempo. La volontà di promuovere un dialogo aperto e continuo, anche oltre la fase di redazione del Piano, rappresenta un valore aggiunto per la qualità degli interventi e per la costruzione di un territorio più attento, inclusivo e accogliente.

In questa prospettiva si raccomanda l'attivazione di percorsi strutturati di partecipazione pubblica, coinvolgendo la cittadinanza e i portatori di interesse a livello locale. Momenti di ascolto dedicati alle persone con disabilità, alle loro famiglie e alle realtà associative attive

sul territorio rappresentano uno strumento fondamentale per raccogliere contributi ed esperienze, orientare le scelte operative e definire con maggiore precisione le priorità d'intervento. Il coinvolgimento della comunità è parte integrante di un'azione pubblica capace di rispondere in modo concreto e partecipato ai bisogni espressi dal territorio.

6. Focus e indirizzi strategici



6.1 Collegamenti tra impianti sportivi in zona Lago e Centro abitato

Nell'ottica dei Giochi Olimpici e Paralimpici 2026, di comune accordo con l'Amministrazione, sono stati individuati due percorsi principali di collegamento tra il centro abitato di Tesero e l'area sportiva di Lago con il Centro del Fondo: via Sottopedonda e via Stazione. Questi collegamenti, funzionali a garantire lo spostamento del pubblico durante l'evento, possono assumere nel tempo una valenza strategica permanente, favorendo una connessione pedonale sicura e accessibile tra centro del paese e impianti sportivi, sia invernali sia estivi.

I due percorsi presentano caratteristiche morfologiche e infrastrutturali differenti:

- via Sottopedonda è un tracciato relativamente breve ma con pendenze elevate in più punti. L'itinerario, in parte chiuso al traffico veicolare, rappresenta una risorsa interessante anche per la presenza del grande parcheggio a monte e di uno dei due temporanei all'estremità inferiore. Tuttavia, l'attuale cedimento della banchina in vari tratti ne compromette la percorribilità in sicurezza, rendendo necessari interventi strutturali di consolidamento, da aggiungere alla riqualificazione della pavimentazione. Data la forte pendenza e l'esposizione, si consiglia inoltre l'installazione di corrimano (anche a doppia altezza, utili anche per bambini o persone di bassa statura) e barriere di sicurezza (ove assenti o danneggiate) lato scarpata nei tratti più scoscesi;
- via Stazione è più lunga ma meno ripida, risultando in media più agevole. È dotata di marciapiede in rilevato per l'intero sviluppo, ma è caratterizzata da traffico veicolare con velocità sostenute. Si suggerisce dunque di migliorare la protezione dei pedoni tramite installazione di archetti metallici lato strada, o, alternativamente, di installare protezioni temporanee nei periodi di maggiore affluenza, oltre alla manutenzione della pavimentazione asfaltata, in diversi punti degradata.

Entrambi i percorsi necessitano inoltre di interventi che garantiscano leggibilità e comfort. In particolare:

- si suggerisce la valorizzazione degli spazi pianeggianti lungo i tracciati come punti di sosta e recupero fisico, attrezzandoli con elementi di arredo urbano orientati al comfort: panchine, appoggi ischiatici, elementi ombreggianti e punti acqua accostabili e di facile utilizzo;
- fra le strategie compensative la segnaletica assume un ruolo cruciale: cartelli informativi con indicazioni chiare sull'andamento del percorso, sulla pendenza, sulla durata e sulla presenza di eventuali gradini e di punti di sosta, sui percorsi alternativi possono aiutare gli utenti a prefigurare il tragitto e pianificarlo in base alle proprie esigenze e possibilità;

Considerando le pendenze significative di entrambi i tracciati, può essere inoltre utile l'introduzione di soluzioni agili di mobilità assistita, alternative o complementari al classico

servizio navetta. Tra queste si possono valutare postazioni per il noleggio di dispositivi come cargo bike elettriche, triride o carrozzine elettriche, compatibilmente con le condizioni climatiche invernali e con un'adeguata gestione della sicurezza e della logistica. Queste soluzioni richiedono una progettualità che riguarda dunque anche le aree di noleggio e deposito dei mezzi, sia a valle sia in centro a Tesero. Si ricorda che, affinché la disponibilità di soluzioni alternative per la mobilità risulti realmente efficace, è fondamentale che essa venga adeguatamente comunicata ai potenziali fruitori.

In prossimità del centro abitato di Tesero sono presenti diversi parcheggi, alcuni dei quali di dimensioni rilevanti. La presenza di due parcheggi scambiatori centrali (in cima a via Sottopedonda) può rappresentare una risorsa importante per compensare le difficoltà legate ai dislivelli presenti sul territorio, offrendo un punto di sosta utile per l'accesso sia alle aree residenziali e ricettive che agli impianti sportivi. Questo solo a patto che i punti di sosta abbiano reale carattere di intermodalità, ove sia cioè possibile lasciare l'auto per incontrare altri sistemi di trasporto pubblico (TPL, bus navette, affitto di sistemi alternativi di mobilità assistita). In questa prospettiva si suggerisce di valutare un incremento del numero di stalli riservati alle persone con disabilità, anche oltre la soglia minima prevista dalla normativa, per una maggiore inclusività e fruibilità effettiva. Si raccomanda di prevedere inoltre la realizzazione di percorsi pedonali sul retro delle auto parcheggiate, anche con percorso continuo e riconoscibile individuato da strisce zebra (come a esempio nei parcheggi in zona Lago) e di assicurare un corretto raccordo con i marciapiedi in rilevato presenti nelle aree adiacenti, al fine di agevolare la mobilità, la sicurezza e l'orientamento di tutti gli utenti.

6.2 Parcheggi temporanei e collegamenti con *Venue Olimpica* e *Paralimpica*

In vista dei Giochi Olimpici e Paralimpici del 2026 sono state individuate due aree principali da destinare a parcheggio temporaneo per il pubblico: una nella zona artigianale in località Val, e una seconda su un'area a prato situata nel territorio del Comune di Cavalese, raggiungibile tramite via Micelette e via Lago o la ciclabile della Val di Fiemme e Fassa.

Per quanto riguarda questa seconda area l'organizzazione dei Giochi non prevede la realizzazione di parcheggi riservati alle persone con disabilità, per la distanza dalla *Venue* e per le caratteristiche del fondo. Si sottolinea a ogni modo che, qualora si preveda l'inserimento di stalli riservati alle persone con disabilità su manto erboso, questi dovranno necessariamente essere realizzati su superficie pavimentata compatta e in piano, conforme ai requisiti di accessibilità e raccordati con il percorso pedonale di collegamento con il resto dell'ambito, altrettanto realizzato su pavimentazione compatta e omogenea.

Anche il collegamento con la *Venue* da tale area presenta alcune criticità significative, in particolare per le pendenze marcate. L'utilizzo del tratto di ciclabile per raggiungere l'area sportiva richiede quindi specifiche attenzioni e adeguamenti. In particolare, si segnalano

alcuni interventi necessari per garantire l'accessibilità e la sicurezza del tratto ciclopedonale, nel caso in cui venga scelto come percorso prioritario di collegamento pedonale:

- rimozione o protezione degli ostacoli nei punti di passaggio obbligato;
- risanamento puntuale della pavimentazione, intervenendo su crepe e sconnessioni che possono compromettere la percorribilità;
- allestimento di aree di sosta accessibili, con panchine, pavimentazione adeguata e possibilmente una fontanella accostabile e un punto attrezzato con pompa gonfiaruote;
- installazione di illuminazione adeguata per garantire la sicurezza anche in orari serali;
- nei tratti con forte dislivello, valutare l'inserimento di corrimani per facilitare il superamento delle pendenze;
- potenziamento della segnaletica orizzontale, con indicazioni a terra possibilmente in rilievo, seppur attraversabili dai mezzi ciclabili senza compromissione di sicurezza, per distinguere chiaramente la componente pedonale da quella ciclabile.

In alternativa risulterebbe più funzionale destinare i parcheggi riservati nell'area di località Val, che offre condizioni di accessibilità più favorevoli. Poiché la distanza fra questo parcheggio e l'accesso della *Venue* non è trascurabile (circa 800 metri) l'organizzazione dei Giochi ha previsto un servizio di navetta per chi ne abbia necessità. In ogni caso, per rispondere alle necessità di comfort e sicurezza di tutti i fruitori del tragitto, particolare attenzione dovrà essere riservata alla qualità della pavimentazione del piazzale e ai collegamenti tra il parcheggio e l'area sportiva. Ci si riferisce in particolare al sottopasso stradale, al ponte in legno che collega il percorso verso il giro del lago, e all'intero tracciato di quest'ultimo, che andrà protetto e segnalato in modo da garantire la sicurezza dei flussi pedonali, anche temporanei, durante l'evento.

La progettazione dei collegamenti e la definizione dell'accessibilità dei parcheggi temporanei rappresentano un nodo cruciale per garantire un'effettiva fruibilità dell'evento in condizioni di equità e comfort per tutti e tutte. In tale ottica si raccomanda di affiancare agli interventi strutturali anche misure informative chiare e inclusive, oltre a presidi temporanei (es. segnaletica provvisoria, personale di assistenza, ecc.) per facilitare l'orientamento e la mobilità.

6.3 Qualità e manutenzione delle pavimentazioni

La qualità delle pavimentazioni rappresenta un elemento determinante per la fruibilità e la sicurezza degli spazi pubblici, in particolare per le persone con difficoltà motorie o sensoriali. L'onere più o meno rilevante dell'attività di manutenzione è in parte riconducibile alla scelta delle pavimentazioni stesse, in termini di materiali e tipologie. Un esempio su tutti: la sistemazione in cubetti di porfido usata sovente negli ambiti di centro storico anche

quale valorizzazione nell'ambito stesso. Questa è una pavimentazione che indubbiamente richiede un'attenta e frequente iniziativa di manutenzione riferita alla sistemazione delle fugature tra un elemento e l'altro e/o all'eventuale sostituzione di singoli cubetti. Pavimentazioni sempre in porfido ma con elementi in lastra di dimensioni maggiori possono ridurre i problemi di sconnessione dei singoli elementi.

Nel territorio di Tesero si registrano numerose criticità riconducibili a diverse tipologie di fondo stradale, ciascuna con problematiche specifiche. Nel centro abitato le pavimentazioni in porfido risultano in alcuni casi danneggiate o irregolari. Alcuni tratti sono stati recentemente riqualificati e presentano buone condizioni (come via IV Novembre), mentre altri tratti, anche di rilievo come piazza Cesare Battisti, presentano innumerevoli sconnessioni tra gli elementi. Quest'ultima è stata però recentemente interessata da lavori che hanno riguardato anche parte delle pavimentazioni. Un esempio interessante è rappresentato da via Caltrezza, dove la presenza di una differenziazione fra area centrale in asfalto e porzioni laterali in porfido ben si presta a un uso attento alla pedonalità, pur in assenza di marciapiede, ma lo stato di conservazione è spesso critico, con elementi non complanari.

Al di fuori del centro, soprattutto nella zona artigianale e lungo le arterie principali, sono invece le pavimentazioni in asfalto a presentare le maggiori problematiche. In questi contesti il degrado è imputabile principalmente a due fattori: da un lato l'usura provocata dal transito di mezzi pesanti, dall'altro la presenza di interventi puntuali sui sottoservizi – eseguiti spesso da ditte terze – che lasciano l'asfalto disomogeneo, con giunti e rappezzi che nel tempo si deteriorano, compromettendo la regolarità del piano di calpestio. Nei casi di pavimentazioni in asfalto con un'alta frequenza di sconnessioni isolate o più estese, va sempre valutata l'opportunità di procedere attraverso un approccio unitario e organico agli interventi di ripristino, privilegiando laddove possibile la ripavimentazione omogenea dell'intero tratto interessato, anziché operazioni frammentarie. Oltre a prevenire il ritorno rapido delle criticità (scollamenti, cedimenti, dislivelli), questo consente un uso più efficiente delle risorse pubbliche, sia economiche che tecniche, assicurando nel tempo una maggiore durabilità e continuità dei percorsi pedonali.

Ulteriore precisazione relativa alle pavimentazioni riguarda l'allestimento di aree e spazi pubblici aperti, siano essi a verde o parzialmente pavimentati. In questi casi è importante che la pavimentazione non costituisca solamente la superficie del percorso pedonale principale, ma vi sia cura nel connettere gli elementi di arredo urbano presenti (panchine, fontanelle, elementi gioco, bacheche informative, ecc.) con un fondo compatto e omogeneo che permetta alle persone con difficoltà nella mobilità o che utilizzano ausili di raggiungere gli elementi di attrazione in autonomia e sicurezza.

Altra attenzione va posta, sia nelle pavimentazioni in porfido sia in altri elementi in pietra, nel segnalare eventuali gradini o dislivelli. Il colore omogeneo delle pavimentazioni normalmente riscontrate non facilita la riconoscibilità di gradini e dislivelli e rappresenta dunque un elemento di rischio importante. L'azione può contemplare l'inserimento di elementi singoli in

rilievo, siano essi inseriti nel manto pavimentato o fissati con sistemi adesivi a posteriori. Questi elementi possono fungere anche da segnalazione tattile per persone con disabilità visiva.

6.4 Strategie per l'accessibilità temporanea

In vista dei Giochi Olimpici e Paralimpici del 2026 si è aperta una riflessione sulle strategie per garantire l'accessibilità temporanea degli spazi pubblici in occasione di eventi di grande affluenza. Tuttavia, le considerazioni maturate in questo contesto hanno una portata più ampia e possono – anzi dovrebbero – essere adottate anche in occasione di manifestazioni ricorrenti come mercatini di Natale ed esposizione dei presepi, feste patronali, eventi culturali o sportivi, che interessano regolarmente il Comune di Tesero.

Nel quadro di una progettazione temporanea attenta all'inclusività, alcune attenzioni risultano fondamentali:

- allestimenti e occupazione di suolo pubblico (es. casette e relativi arredi, strutture mobili, palchi, stand, servizi igienici temporanei): è essenziale che la collocazione e il dimensionamento rispettino percorsi liberi da ostacoli, prevedano varchi sufficientemente ampi e raccordi con le quote dei marciapiedi o dei camminamenti esistenti;
- gestione delle canalette e dei cablaggi: in caso di passaggi di cavi per corrente o impianti, è necessario utilizzare sistemi a basso profilo e anti-scivolo, facilmente superabili anche da persone con mobilità ridotta o da chi utilizza ausili;
- segnaletica tattile temporanea: esistono soluzioni non permanenti per la segnaletica tattilo-plantare, come i nastri Loges adesivi, i moduli in PVC o piastrelle rimovibili in gomma vulcanizzata, che possono essere adottate per guidare l'orientamento durante eventi temporanei, mantenendo coerenza con i percorsi tattili permanenti;
- connessioni su prato o fondo non strutturato: l'ipotesi di utilizzo di pavimentazioni gommate a rotolo per collegare aree di parcheggio o punti di interesse risulta funzionale, ma è opportuno valutare anche soluzioni più performanti, come i moduli in plastica riciclata carrabili, tappeti modulari drenanti antiscivolo o pedane in legno trattato, che offrono maggiore stabilità e comfort anche in caso di maltempo;
- segnaletica temporanea: è importante che i cartelli provvisori siano posizionati in modo visibile, leggibili anche da seduti, con font ad alta leggibilità e, ove possibile, integrati con pittogrammi e QR code per l'accesso vocale tramite smartphone;
- sistemi di protezione e guida: l'impiego di transenne, parapetti e corrimani temporanei dovrebbe rispettare i criteri di continuità, altezza regolamentare e contrasto visivo, garantendo sicurezza anche in presenza di dislivelli o aree di sosta provvisorie.

Nel complesso, l'adozione di misure temporanee accessibili deve essere parte integrante della pianificazione logistica di ogni evento, non come intervento a posteriori emergenziale, ma come elemento progettuale sistematico. In tal senso, una strategia potrebbe consistere nel predisporre linee guida locali o un disciplinare tecnico da utilizzare in occasione di eventi pubblici, che definisca requisiti e soluzioni minime da adottare in termini di accessibilità temporanea. Questo strumento potrebbe diventare vincolante nelle procedure di affidamento di appalti, nell'autorizzazione all'occupazione di suolo pubblico e nella concessione di permessi per eventi, mercatini, fiere e manifestazioni sportive. Queste azioni potrebbero supportare quella altrettanto importante della formazione del personale coinvolto nelle progettazioni ed esecuzioni, pubblico e privato. L'obiettivo è quello di promuovere il design universale anche nelle soluzioni temporanee adottate, di semplificare le verifiche tecniche e, soprattutto, di garantire una fruizione equa e sicura degli spazi da parte di tutte le persone.

6.5 Turismo per tutti: un'opportunità per il territorio

L'inclusività dell'offerta turistica rappresenta un ambito strategico per un territorio come Tesero, da sempre caratterizzato da una forte vocazione attrattiva per i visitatori e oggi impegnato ad accogliere un numero crescente di persone in vista dei Giochi Olimpici e Paralimpici. L'accessibilità è prima di tutto un mandato etico, un impegno a rendere il territorio più equo, accogliente e fruibile da tutti, ma rappresenta anche un'opportunità concreta di sviluppo economico: può aumentare la competitività dell'offerta, attrarre nuovi visitatori e contribuire ad allungare la stagione.

Le azioni messe in campo con il PEBA possono innescare un meccanismo virtuoso: se le infrastrutture pubbliche e i percorsi vengono resi più accessibili e confortevoli, anche i soggetti privati possono sentirsi motivati a investire sulla capacità di accoglienza delle proprie strutture e servizi. In questo contesto la partecipazione attiva del settore privato rappresenta un elemento chiave per dare continuità e concretezza agli interventi pubblici, ottimizzando le risorse disponibili e moltiplicando i benefici per l'intero territorio.

Si tratta di un ambito su cui il Comune potrà continuare a investire anche in futuro, valorizzando l'esperienza di questi mesi e rafforzando la collaborazione tra soggetti pubblici e privati.

In quest'ottica può essere considerata anche l'adesione al Marchio Open¹⁶, promosso dalla Provincia Autonoma di Trento quale strumento utile per certificare e comunicare l'impegno verso un'accoglienza inclusiva. Il marchio rappresenta un'opportunità per coinvolgere le

¹⁶ Provincia Autonoma di Trento, *Marchio Open*. Informazioni disponibili su: <https://www.trentinofamiglia.it/Certificazioni-e-marchi/Marchio-Open> (ultimo accesso: luglio 2025)

realità ricettive locali e valorizzare le buone pratiche, rendendo visibile l'impegno in questa direzione dell'offerta turistica del Comune.

7. Conclusioni



Il lavoro svolto per la redazione del PEBA di Tesero ha inteso mettere in evidenza non solo le criticità presenti sul territorio, ma anche le opportunità concrete per trasformarle in occasioni di rigenerazione inclusiva. Se in questa prima fase il Piano ha focalizzato l'attenzione sulle aree interessate dai Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali 2026, si auspica che l'Amministrazione prosegua questo percorso estendendo gradualmente l'analisi all'intero centro storico e alle altre zone del Comune, così da costruire una rete di accessibilità diffusa, capillare e continuativa, anche in considerazione del carattere attrattivo dell'ambito. In assenza di un inquadramento normativo stringente, il PEBA può essere declinato e applicato con approcci differenti, modellandosi sulle specifiche esigenze del territorio e sugli indirizzi di sviluppo adottati dall'Amministrazione. Portare avanti questo percorso rappresenta quindi un'occasione strategica per integrare l'accessibilità nelle politiche urbanistiche, turistiche e sociali del Comune, rafforzando al contempo il ruolo di Tesero come territorio accogliente e all'avanguardia.

L'evento olimpico può lasciare un'eredità positiva e duratura, non solo in termini di infrastrutture, ma anche nella crescita culturale e gestionale sul tema dell'accessibilità. Alcuni ambiti esplorati – come il potenziamento dei collegamenti pedonali e ciclopeditoni, il miglioramento dell'accessibilità anche in chiave turistica – possono diventare leva per una promozione attiva dell'inclusione, utile a rafforzare la qualità dell'accoglienza del territorio, ben oltre l'appuntamento olimpico.

Infine, il PEBA non deve essere considerato esclusivamente uno strumento di "rimozione delle barriere", ma una vera e propria guida progettuale per prevenire la formazione di nuove criticità. Il valore più profondo del Piano risiede infatti 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_Cartografia con sovrapposizione delle asfaltature previste all'area di rilievo (formato .pdf)
- 04_Organizzazione delle criticità (formato .pdf)
- 05_Soluzioni tipologiche (formato .pdf)
- 06_Cartografia statica delle criticità rilevate (formato .pdf)
- 07_Tabella statica dei dati di rilievo (formato .pdf)
- 08_Schede singole di rilievo (formato .pdf)
- 09_Cartografia dinamica delle criticità rilevate (formato .shp)
- 10_Tabella editabile dei dati di rilievo (formato .xsl)