



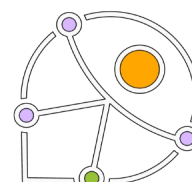
COMUNE DI TRIESTE

REV 01
dicembre 2025

DIPARTIMENTO TERRITORIO, AMBIENTE,
LAVORI PUBBLICI E PATRIMONIO

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Direttore del Dipartimento - ing. Giulio Bernetti
Direttore del Servizio - arch. Eddi Dalla Betta



PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)

Servola – Chiarbola – San Giacomo

02 RELAZIONE con report tematici

PROFESSIONISTI INCARICATI

dott.arch. Francesco Casola

dott.arch. Erica Gaiatto

Obiettivi generali del PEBA	pag. 4
Riferimenti normativi	pag. 7
Normative generali accessibilità	
Norme inerenti il PEBA	
Altre norme di riferimento	
Linee guida	
Approccio metodologico alla redazione del PEBA	pag. 9
Premessa	
Iter del PEBA	
Fase 1	
Fasi 2, 3, 4	
Elaborati prodotti	
Esempio di “Scheda della criticità”	
Esempio di “Scheda di sintesi”	
Ambito urbano ed ambito edilizio oggetto del PEBA	pag. 15
Premessa	
Ambito urbano_Percorsi analizzati	
Ambito urbano_Aree scoperte analizzate	
Ambito edilizio_Edifici comunali analizzati	
Fase 2_Rilievo e mappatura delle criticità	pag. 20
Premessa	
Metodo di lavoro	
Tipologie di criticità rilevate	
Quantità di criticità rilevate	
Criticità ricorrenti	
Modalità impiegate nella mappatura delle criticità	
Fase 3.1_Soluzioni meta-progettuali per l'eliminazione delle criticità	pag. 26
Finalità delle soluzioni meta-progettuali	
Composizione delle soluzioni meta-progettuali	

Riferimenti per l'elaborazione delle soluzioni meta-progettuali	
Le soluzioni meta-progettuali come guida per il progetto esecutivo	
Ambito di applicazione delle soluzioni meta-progettuali	
Abaco delle principali soluzioni meta-progettuali	
Soluzioni di criticità derivate dalla morfologia del territorio	
Soluzioni da attuare attraverso strumenti di pianificazione	
Fase 3.2_ Stima del costo degli interventi	pag. 34
Metodo di lavoro	
Modalità di consultazione dei dati	
Esito della stima del costo degli interventi	
Interventi di manutenzione ordinaria	
Fase 4_ Programmazione dell'esecuzione degli interventi	pag. 41
Strategie per l'esecuzione degli interventi	
Priorità primaria e priorità secondaria	
Modalità di definizione della priorità primaria	
Le priorità: ambito urbano – Percorsi	
Le priorità: ambito urbano – Aree scoperte	
Le priorità: ambito edilizio	
Programmazione dell'attuazione degli interventi	
Partecipazione	pag. 48
Invito tipo e elenco non esaustivo di soggetti di invitare	
Incontri con i portatori di interesse	
Incontro preliminare all'approvazione del Piano	
Questionario	
Ulteriori segnalazioni	
Allegato <i>“Progetto PEBA per persone con demenza”</i>	
Proprietà intellettuale	pag. 67

Il Comune di Trieste ha inteso dotarsi del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) dei Rioni di Servola, Chiarbola e San Giacomo.

La redazione del PEBA, oltre a rappresentare un adempimento normativo ai sensi della Legge 41/1986 (art. 21, per edifici pubblici) e Legge 104/1992 (art. 24 comma 9, per spazi urbani), deve essere intesa come una dichiarazione di intenti nel perseguire politiche di intervento coerenti ed omogenee nell'intero territorio comunale volte al costante e progressivo innalzamento del grado di accessibilità, sicurezza e comfort degli spazi pubblici.

La presenza di barriere architettoniche negli spazi urbani e negli edifici pubblici, oltre a poter implicare la violazione di diritti sanciti dalla Legge n. 18/2009 con la quale lo Stato Italiano ha ratificato la “Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità”, rappresenta una limitazione alla mobilità sicura ed autonoma non solo delle persone con disabilità ma di fasce della popolazione -da qui l'accezione di UTENZA AMPLIATA- all'interno delle quali, almeno in alcune fasi della vita, ricadiamo tutti.



Risulta anacronistico, infatti, ricondurre la platea dei destinatari delle politiche di intervento in materia di accessibilità alla sola categoria delle persone con disabilità: l'attenzione deve necessariamente estendersi ad analizzare le esigenze espresse dalla popolazione anziana, in costante incremento, nonché da parte dei bambini, che pongono diversi parametri di misura dello spazio e offrono sensibilità che possono essere rese culturalmente più raffinate anche attraverso adeguate politiche di gestione del territorio.

Un significativo cambio di prospettiva è stato introdotto, in particolare, dalla Organizzazione Mondiale della Sanità la quale, attraverso la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF), ha portato ad una nuova concezione del rapporto tra individuo ed ambiente definendo la disabilità **condizione di salute in un ambiente sfavorevole** e non condizione sanitaria specifica di

alcuni soggetti; ne consegue che l'eliminazione degli elementi che rendono un ambiente urbano sfavorevole alla fruizione delle persone -di tutte le persone- si configura come un'azione dalle immediate ricadute positive.

Parlando di PEBA, pertanto, non si intende focalizzare l'attenzione sulle barriere architettoniche e sulla loro mera eliminazione secondo i precetti normativi ma si vuole promuovere un approccio multidisciplinare che indaghi e risolva le contraddizioni che ostacolano la piena vivibilità fisica e percettiva dello spazio pubblico migliorandone, *in primis*, la sicurezza intrinseca.

Il principale vantaggio del PEBA quale strumento di coordinamento e di programmazione è rappresentato dalla possibilità di definire, progettare e realizzare gli interventi **in modo coordinato sulla base di specifiche priorità ed obiettivi definiti**.

E' noto, infatti, che uno dei principali motivi per cui gli interventi di eliminazione delle barriere non raggiungono il loro scopo è che vengono realizzati in modo casuale, distribuiti sul territorio senza un programma organico, spesso sotto la spinta di istanze individuali.

Dal punto di vista dell'Amministrazione Comunale, l'approvazione del PEBA rappresenta una oculata modalità di investimento delle risorse pubbliche le cui ricadute si riflettono positivamente sull'intera cittadinanza che si riappropria di spazi pubblici più sicuri, vivibili e confortevoli.

Ulteriore punto di forza è il **processo partecipativo** che la redazione del PEBA comporta, rendendo di fatto la cittadinanza parte attiva nella definizione degli obiettivi e delle priorità del Piano.

Il PEBA di Trieste_Servola, Chiarbola e San Giacomo riguarda tanto l'ambito urbano, suddiviso in **PERCORSI** e in **AREE SCOPERTE**, quanto l'ambito edilizio costituito dai principali **EDIFICI COMUNALI** posti lungo i percorsi oggetto di studio.

Data l'estensione del territorio ed il numero degli edifici pubblici analizzati, l'**attuazione del PEBA** -quando presuppone l'affidamento dei servizi di progettazione e il successivo l'appalto dei lavori per l'esecuzione delle opere previste dal Piano- potrà avvenire per

stralci successivi in funzione delle risorse disponibili ed in base alle **priorità di intervento definite dal PEBA** stesso per ogni area urbana o edificio analizzato.

Viceversa, l'attuazione del Piano attraverso specifici interventi manutentivi o attraverso l'adeguamento di strumenti urbanistici e di gestione del territorio (es. Regolamento Comunale, Piano dei dehors ed esposizioni commerciali, Piano della Mobilità, ecc.) può essere avviata prontamente in funzione della disponibilità dell'Ente.

Considerata la rilevanza trasversale per l'intera cittadinanza dei temi affrontati con il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche e le ricadute che esso implica in tema di gestione del territorio, l'Amministrazione Comunale ha inteso procedere secondo la procedura di **adozione in Giunta Comunale e successiva approvazione in Consiglio Comunale**.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Normative generali accessibilità

- Legge 30-03-1971 n. 118_Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971 n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili
- Legge 28-02-1986 n. 41_Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato_art. 32 commi 20 e 21
- Legge 09-01-1989 n. 13_Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati
- D.M. 14-06-1989 n. 236_Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche
- D.P.R. 24-07-1996 n. 503_Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici
- D.P.R. 06-06-2001 n. 380_Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia
- Legge 03-03-2009 n. 18_Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con protocollo opzionale, New York 13-09-2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità
- Legge Regionale FVG 31-03-2018 n. 10_Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità
- UNI EN 17161 maggio 2019_Progettazione per tutti – requisiti di accessibilità per prodotti, beni e servizi progettati secondo l'approccio “Design for All” – ampliamento della gamma di utenti
- UNI CEI EN 17210 febbraio 2021_Accessibilità e usabilità dell’ambiente costruito – requisiti funzionali

Norme inerenti il PEBA

- Legge 28-02-1986 n. 41_Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato_art. 32 commi 20 e 21
- Legge 05-02-1992 n.104_Legge-Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate

Altre norme di riferimento

- Costituzione Italiana
- D.Lgs. 30-04-1992 n. 285_Nuovo codice della strada

RIFERIMENTI NORMATIVI

- D.P.R. 16-12-1992 n. 495_Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada
- Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF) approvato in data 22 maggio 2001
- Legge 01-03-2006 n. 67_Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni
- D.Lgs. 09-04-2008 n. 81_Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro
- Legge Regionale FVG 11-11-2009 n. 19_Codice regionale dell'edilizia
- Regione del Veneto_”Disposizioni per la redazione e revisione dei piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), redatte in attuazione della disposizione di cui all'art. 8 comma 1 della L.R. 12 luglio 2007 n. 16 – Allegato alla DGR 841 del 31 marzo 2009”

Linee guida

- Linee guida per la predisposizione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia – giugno 2020 / febbraio 2024
- 2010 ADA Standards for Accessible Design - Department of Justice
- Prassi di riferimento UNI/PdR 24:2016_Abbattimento barriere architettoniche - Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design
- I.N.M.A.C.I. “Linee guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive”

Premessa Il PEBA di Trieste_Servola, Chiarbola e San Giacomo (di seguito solo PEBA di Trieste) rispecchia finalità ed approccio metodologico -anche nella modalità di raccolta, elaborazione e restituzione dei dati- delle “**Linee guida per la predisposizione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia**” di giugno 2020 / febbraio 2024 ed è pertanto **conforme alle Linee guida regionali**.

Il metodo di lavoro adottato per il PEBA di Trieste, costruito a partire dall'esperienza diretta dei professionisti incaricati nell'ambito della Progettazione Universale applicata sia a scala urbana che edilizia, si fonda sul presupposto che il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche costituisce il primo, imprescindibile tassello di un percorso che, seguendo passi definiti, trova **compimento nell'esecuzione degli interventi che modificano l'ambiente costruito** secondo due ordini di azione:

- **rimuovendo** gli elementi che ne **impediscono** o ne **limitano** il pieno utilizzo da parte di tutti i cittadini o che ne pregiudicano l'utilizzo in condizioni di sicurezza e comfort
- **integrando** gli elementi che, nei limiti delle competenze del PEBA, ne **innalzano** il livello di sicurezza, qualità e comfort a vantaggio di tutti i cittadini

Gli elementi indagati con il PEBA non si limitano, quindi alle cosiddette Barriere Architettoniche, ma comprendono un insieme di caratteri che, nello stato di fatto, costituiscono delle “criticità ambientali” - definite di seguito **criticità**.

Quale strumento propedeutico e di indirizzo all'esecuzione degli interventi su spazi urbani ed edifici pubblici, il PEBA troverà davanti a sé **due tipologie di utilizzatori**:

- i **funzionari comunali** incaricati della gestione e del governo del Piano
- i **progettisti** incaricati della redazione dei progetti definitivi ed esecutivi per l'attuazione del PEBA

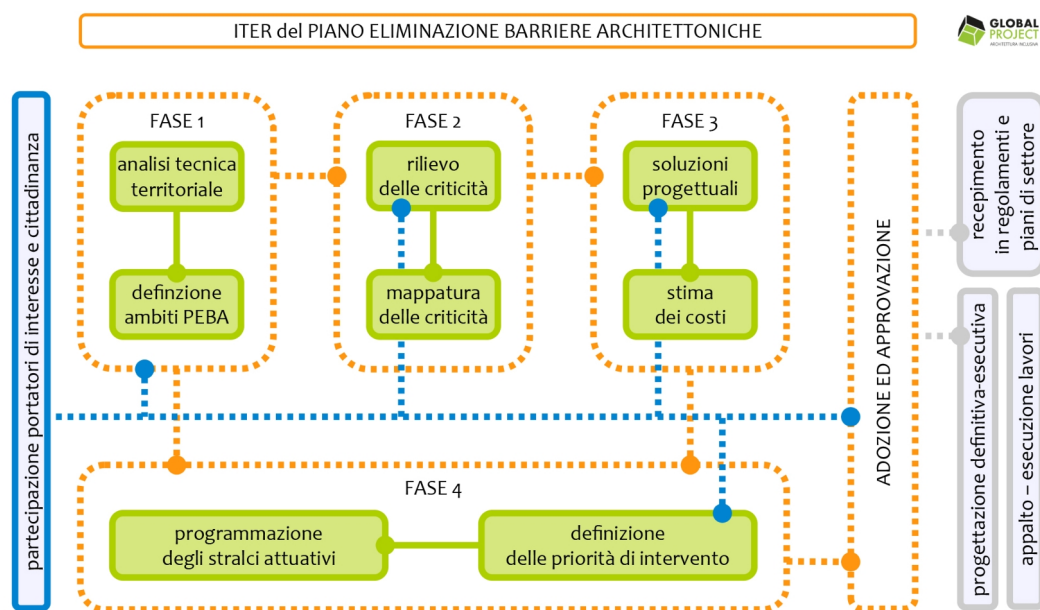
Il Piano deve, pertanto, parlare un linguaggio diretto, concreto ed operativo: **deve parlare il linguaggio del progetto**, in particolare del progetto di accessibilità universale, e fornire gli strumenti -culturali e tecnici- per realizzarlo.

Iter del PEBA Lo schema alla pagina seguente rappresenta l'iter per la redazione del PEBA messo a

punto dai professionisti incaricati e confermato dalle Linee Guida regionali: esso si articola in quattro fasi di lavoro, distinte e consequenziali in quanto **propedeutiche una all'altra**.

Come si evince dal medesimo schema, ruolo trasversale alle diverse fasi di lavoro è riservato alla **partecipazione**, condotta attraverso incontri aperti all'intera cittadinanza ed in particolar modo ai portatori di interesse: tali momenti -illustrati nel dettaglio in un capitolo dedicato-, costituiscono preziosa occasione di condivisione e confronto con coloro che rappresentano i veri destinatari del PEBA .

Al termine della redazione del Piano si consiglia, a sostegno della trasversalità di valori che lo strumento rappresenta per l'intera cittadinanza, l'**approvazione** in Consiglio Comunale.



Fase 1

La **Fase 1** “Analisi preliminare – Analisi tecnica del contesto territoriale e definizione degli ambiti oggetto del piano” ha posto le basi dell'intero lavoro facendo proprio l’elenco degli ambiti urbani ed edilizi oggetto di PEBA già stilato dall’Amministrazione in sede di gara per l’affidamento del servizio e, successivamente, come previsto dal bando di gara stesso e a seguito di confronti con il RUP e l’ufficio referente, andando ad ampliare l’estensione di tali ambiti.

Gli elaborati grafici e testuali prodotti al termine della Fase 1 sono stati consegnati a mezzo pec il giorno 16 dicembre 2024 e sono, a tutti gli effetti, parte integrante del presente lavoro: si rimanda pertanto alla consultazione di tali documenti grafici e testuali anche per approfondire i riferimenti che si ritroveranno nel corso della presente relazione.

Gli esiti di tale fase di lavoro sono stati illustrati e condivisi pubblicamente nel corso del primo incontro partecipativo svoltosi il 26 febbraio 2025, nel corso del quale sono state avanzate richieste di variazioni agli ambiti di studio presentati.

Fasi 2, 3, 4

Le successive:

- Fase 2_rilievo e mappatura delle criticità negli edifici e negli spazi pubblici
 - Fase 3_elaborazione delle soluzioni meta-progettuali per la soluzione delle criticità rilevate e stima dei relativi costi
 - Fase 4_elaborazione dei dati raccolti per la programmazione, cronologica e finanziaria, degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche
- si sono svolte con continuità da maggio ad ottobre 2025.

Le Fasi 2_Rilievo, 3_Progettazione e stima dei costi e 4_Priorità di intervento sono state svolte utilizzando l'applicativo PEBA FVG realizzato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia per la redazione dei PEBA nel territorio regionale.

Le modalità di svolgimento e gli esiti delle Fasi 2, 3 e 4 sono puntualmente illustrate nei capitoli seguenti.

Elaborati prodotti

Nonostante la suddivisione nelle quattro fasi di lavoro, l'esito finale del PEBA, al quale è dedicata la presente relazione, è unitario e come tale deve necessariamente essere restituito.

L'applicativo PEBA FVG, a seguito della raccolta dei dati di rilievo e della loro elaborazione progettuale, nonché dell'attribuzione dei parametri relativi alla priorità di intervento -fasi svolte dal soggetto incaricato della redazione del Piano, definito

“Rilevatore”- è stato configurato per consentire all’Ente Committente la consultazione e la gestione di tutti i dati in modalità digitale, senza il ricorso ad elaborati cartacei.

Nell’attuale versione dell’Applicativo, la visibilità di tutti i dati è consentita al Comune solo quando il Rilevatore valida e trasmette le schede al Comune stesso: dopo tale operazione, il rilevatore perde la facoltà di visionare i dati e, quindi, cessa ogni sua operatività sulla cartella PEBA.

Per consentire al professionista incaricato di condividere il lavoro svolto anche prima della trasmissione del PEBA, l’Applicativo prevede la possibilità di visualizzare i contenuti salienti del PEBA restituendo, in formato .pdf :

- **Schede delle criticità:** comprendono, per ciascuna criticità rilevata, l'esito complessivo delle fasi di lavoro nonché l’estratto cartografico (**Planimetria** o **Pianta**, rispettivamente per ambito urbano ed ambito edilizio) con la mappatura della criticità ai fini della precisa localizzazione nel territorio o nell’edificio;



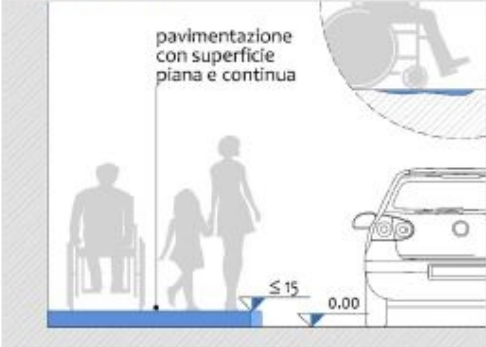
- **Schede di sintesi:** comprendono, per ciascun ambito urbano o edilizio oggetto di PEBA, generalmente corrispondente alla cartella “Luogo del rilievo esterno o interno”, i dati complessivi relativi all’ambito esaminato. In caso di ambiti urbani comprendono la planimetria dell’area oggetto della Scheda di Sintesi, con tracciato il percorso analizzato; in caso di ambienti edilizi, comprendono la foto dell’edificio e la sua identificazione in mappa.

Le planimetrie dell’ambito urbano e le piante degli edifici con posizionate le criticità rilevate non sono ad oggi esportabili dall’Applicativo PEBA FVG ma possono essere visualizzate e consultate dall’Applicativo stesso, utilizzando le funzioni di zoom più idonee.

Si riportano di seguito un esempio di **Scheda della criticità** e di **Scheda di sintesi** generate dall’applicativo.

APPROCCIO METODOLOGICO ALLA REDAZIONE DEL PEBA

Esempio di
“Scheda della
criticità”

PEBA Comune di Trieste - Servola - Chiarbola - San Giacomo > AMBITO URBANO_PERCORSI > 35_via Ponziana												
Rilevatore 0034 Data Rilievo 01 Agosto 2025 <small>Ultimo aggiornamento scheda: 03 Settembre 2025</small>	Indirizzo via Ponziana 8 - Trieste (Trieste)	Liv. di priorità 1	ID Scheda E 5897-2079									
RILIEVO STATO DI FATTO												
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> ITINERARIO PEDONALE PERCORSO PEDONALE PAVIMENTAZIONE </div>												
		<table border="1"> <tr> <td>Sconnessioni</td> <td colspan="2">SI</td> </tr> <tr> <td>Dimensioni</td> <td>X 145,00 cm</td> <td>Y 3000,00 cm</td> </tr> <tr> <td>Materiale</td> <td colspan="2">--</td> </tr> </table>		Sconnessioni	SI		Dimensioni	X 145,00 cm	Y 3000,00 cm	Materiale	--	
Sconnessioni	SI											
Dimensioni	X 145,00 cm	Y 3000,00 cm										
Materiale	--											
<p>Note relative al rilievo Lagravità delle sconnessioni è stata segnalata anche da un cittadino nel corso dei rilievi. Anche per pendenza trasversale 5%.</p>												
LINK ALTRE CRITICITÀ												
Nessuna criticità collegata												
IPOTESI DI SOLUZIONE												
 <p>pavimentazione con superficie piana e continua</p>		<p>PS0215 (modificato) Demolizione del marciapiedi e sua ricostruzione in cls</p> <p>Demolizione del marciapiedi e sua ricostruzione in cls con superficie piana e continua, delimitato lungo la carreggiata da cordolo a contrasto cromatico, incluse demolizioni e ripristini. Larghezza min 150 cm, p. trasversale max 1,5%, dislivello da sede stradale max 10 cm.</p>										
		STIMA DEL COSTO										
		7.335 €										

APPROCCIO METODOLOGICO ALLA REDAZIONE DEL PEBA

Esempio di
“Scheda di
sintesi”

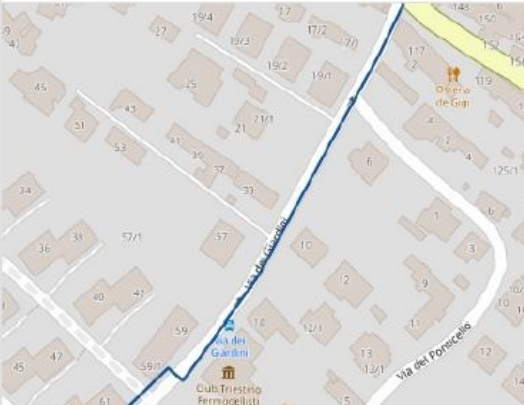
PEBA Comune di Trieste - Servola - Chiarbola - San Giacomo > Ambito Urbano_Percorsi		
Data Rilievo 11 Settembre 2025 <small>Ultimo aggiornamento scheda: 12 Novembre 2025</small>	ID Rilevatore 0034	ID Scheda SE 32802
11_via dei Giardini		
	Lunghezza percorso:	205,00 m
	Capoluogo/nome frazione:	Servola
	Tipo di viabilità carrabile:	--
	Pista ciclabile:	--
	Lato su cui insiste la pista ciclabile:	--
	Interventi esterni al PEBA previsti nel breve periodo:	Sì
Identificazione dei tratti di percorso compresi nella scheda di sintesi: Da via di Servola a via Pitacco, lato est fino al Museo del Presepe, poi lato ovest (rif. mappa)		
CRITICITÀ TOTALI:	COSTO TOTALE	
16	63897 €	

TABELLA DI VALUTAZIONE PRIORITÀ

ELEMENTI DI VALUTAZIONE	QUANTITÀ	VALORE
Cinema/teatro/museo	1	3,20
Fermata Trasporto Pubblico	1	1,60
Area verde	1	2,80
Progetti di intervento, esterno al PEBA, previsto nel breve periodo	1	1,50
SUB TOTALE		
Priorità della Pubblica Amministrazione	Media	2
Segnalazioni dei cittadini	Media	1,00
TOTALE		11,01

La scheda riporta, alla seconda pagina, un estratto delle principali criticità rilevate nell'area urbana o edificio di riferimento.

Si precisa che la data indicata in alto a sinistra nella Scheda di Sintesi non corrisponde alla data del rilievo, come invece indicato, ma alla data di creazione della Scheda di Sintesi; la data di rilievo è visibile in ciascuna Scheda della Criticità, in alto a sinistra.

Premessa Gli spazi urbani e gli edifici pubblici comunali oggetto di PEBA sono stati identificati partendo dalle indicazioni fornite dall'Amministrazione Comunale e perfezionati nel corso dell'indagine conoscitiva (Fase 1).

E' necessario precisare che il PEBA è uno strumento finalizzato a guidare l'Amministrazione Comunale nell'impiego delle proprie risorse economiche in funzione dell'eliminazione delle criticità e delle barriere architettoniche presenti nell'ambiente costruito -strade, piazze, parchi, parcheggi, edifici- che costituisce il proprio patrimonio, nei confronti del quale l'Amministrazione stessa ha potere di decisione e di azione.

Pertanto, pur nella consapevolezza che l'accessibilità si deve esplicitare in ogni tipo di spazio e di ambiente, **il presente lavoro circoscrive l'ambito di indagine alle proprietà comunali**, con l'ambizione che possano essere le ricadute positive innescate dal Piano stesso -anche attraverso gli incontri partecipativi aperti alla cittadinanza o iniziative che la stessa Amministrazione Comunale potrà intraprendere- a sollecitare il necessario coinvolgimento di proprietari di aree ed edifici privati, soprattutto se aperti al pubblico.

Ambito urbano
Percorsi
analizzati

I percorsi urbani analizzati mediante l'attività di rilievo puntuale delle criticità, come si evince attivando la visualizzazione “Schede su mappa” nell'Applicativo PEBA FVG, costituiscono, nel loro insieme, l'ideale tracciamento di una rete dei percorsi urbani accessibili priva di soluzione di continuità, volta a rafforzare la possibilità di praticare una mobilità pedonale sicura e confortevole per tutti i cittadini, per svago o per necessità.

I medesimi tracciati, oltre ad essere adatti ad una passeggiata, **raccordano tra loro spazi ed edifici significativi** per le diverse attività della vita individuale e collettiva, con particolare riferimento alla vita culturale, e già identificati nel corso dell'indagine preliminare: il primo requisito affinché un servizio pubblico o un'attività aperta al pubblico -anche privata- sia efficiente è, infatti, che il luogo nel quale viene erogato o si svolge possa essere raggiunto da chiunque, sia per necessità che per scelta.

I percorsi analizzati sono stati individuati attraverso la toponomastica e per ciascuno di essi è stata creata, nell'Applicativo PEBA FVG, un cartella -nominata dal sistema “Luogo del rilievo - Esterno”- che ne raccoglie le criticità.

Nel caso di vie, il rilievo delle criticità presenti ha riguardato entrambi i lati della strada od uno solo di essi, coerentemente con la continuità della rete dei percorsi urbani accessibili. Nel caso di piazze o spazi ampi sono stati tanto analizzati gli eventuali

percorsi pedonali definiti quanto le aree estese.

Con il presente lavoro sono stati analizzati percorsi pedonali per un'estensione complessiva di **20,155 Km.**

Si riporta di seguito l'elenco dei percorsi analizzati indicandone l'estensione rilevata, corrispondente ai metri effettivamente analizzati seguendo il percorso pedonale che si può snodare:

- su un solo lato della via, per scelta derivante dalla continuità dei percorsi oggetto di PEBA, oppure perché uno dei due lati è destinato alla sola pista ciclabile, oppure qualora la ridotta larghezza della via neghi la possibilità di un doppio percorso pedonale
- su parti alternate, per motivazioni analoghe a quelle sopra riportate
- su entrambi i lati

Via / Piazza		Lunghezza rilevata
01	campo San Giacomo	345 m
02	largo dei Pestalozzi	185 m
03	strada di Fiume	1.115 m
04	strada Vecchia dell'Istria	740 m
05	via Baiamonti	1.040 m
06	via Banelli	210 m
07	via Battera	170 m
08	Via Capodistria	630 m
09	Via D'Alviano	885 m
10	Via De Marchi	50 m
11	Via dei Giardini	205 m
12	Via dei Lavoratori	100 m
13	Via dei Modiano	60 m
14	Via dei Soncini	990 m
15	Via dei Vigneti	800 m
16	Via del Carpineto	555 m
17	Via del Molino a vento	540 m
18	Via del Pane bianco	430 m
19	Via del Pane bianco_laterale verso scuola Marin	140 m

AMBITO URBANO ED AMBITO EDILIZIO OGGETTO DEL PEBA

20	Via del Ronchetto	635 m
21	Via dell'Industria – via della Guardia	195 m
22	via dell'Istria 1 – da C. S. Giacomo a L. dei Pestalozzi	2.305 m
51	via dell'Istria 2 – da Largo dei Pestalozzi a via Salata	
23	via dell'Istria 3 – da via Salata a P.le Valmaura	775 m
24	Via della Calcara	90 m
25	Via della Liburnia	280 m
26	via di Servola 1 - da via della Calcara a Pineta Miniussi	165 m
27	via di Servola 2 - da Via del Carpineto a via Pitacco	920 m
28	Via Frausin	150 m
29	Via Gramsci	145 m
30	Via Lorenzetti	350 m
31	Via Orlandini	545 m
32	Via Petitti di Roreto	115 m
33	Via Pirano	105 m
34	Via Pitacco	565 m
35	Via Ponziana	220 m
36	Via Praga M.	240 m
37	Via Rivalto	105 m
38	Via Salata	50 m
39	Via San Marco	100 m
40	Via Seismit Doda	80 m
41	Via Svevo 1 - da via D'Alviano a via Baiamonti	305 m
42	Via Svevo 2 - da Torri d'Europa a via D'Alviano	670 m
43	Via Trissino	40 m
44	Via Ucekar	80 m
45	Via Valmaura	225 m
46	Via Veronese	355 m
47	Via Vespucci	150 m
48	Via Visinada	465 m
49	Via Zandonai	70 m
50	Via Zorutti	470 m
	totale	20.155 m

AMBITO URBANO ED AMBITO EDILIZIO OGGETTO DEL PEBA

Ambito urbano
Aree scoperte
analizzate

Il Piano ha analizzato le principali aree scoperte (parcheggi, aree verdi, cimiteri, ecc) poste lungo i percorsi oggetto di PEBA.

Analogamente ai percorsi, per ciascuna area scoperta nell'Applicativo PEBA FVG è stata creata un cartella -nominata dal sistema "Luogo del rilievo - Esterno"- al fine di raccogliere in modo ordinate le rispettive criticità rilevate.

Le aree scoperte analizzate del PEBA sono le seguenti:

01	Parcheggio	via San Lorenzo in Selva
02	Parcheggio	via del Carpineto
03	Parcheggio	via Ponziana
04	Cimitero di Servola	via di Servola
05	Pineta S. Miniussi	via di Servola
06	Giardino Pincherle	via Strada di Fiume
07	Giardino	via Orlandini
08	Area sportiva	via Cossetto
09	Area sportiva	Via Praga
10	Giardino Bernetich	via Rivalto
11	Ingresso ciclabile Cottur	via Orlandini

Ambito edilizio
Edifici comunali
analizzati

Gli elaborati grafici consegnati a conclusione della fase 1, oltre ad indicare gli edifici di generale interesse pubblico, evidenzia gli edifici di proprietà comunale inseriti nel progetto di rilievo puntuale delle criticità.

Gli edifici comunali analizzati sono stati individuati attraverso la loro denominazione e per ciascuno di essi è stata creata, nell'Applicativo PEBA FVG, un cartella -nominata dal sistema "Luogo del rilievo - Interno"- che ne raccoglie le criticità.

Il rilievo delle criticità relative all'ambito edilizio ha compreso l'analisi delle aree esterne di pertinenza di ciascun edificio, corrispondenti ai percorsi di avvicinamento agli ingressi o alle aree parcheggio strettamente funzionali all'edificio, non riconducibili all'ambito urbano.

Con il presente lavoro sono stati analizzati gli **11 edifici comunali** elencati di seguito.

AMBITO URBANO ED AMBITO EDILIZIO OGGETTO DEL PEBA

01	Complesso scolastico De Marchi - Grbec	via Belvedere de Santi
02	Scuola dell'infanzia Don Chalvien e nidi d'infan.	via Svevo
03.1	Istituto comprensivo Italo Svevo	via Svevo
03.2	Istituto comprensivo Italo Svevo - Palestra	via Svevo
04	Scuola primaria Biagio Marin	Via Praga
05	Scuola dell'infanzia Borgo felice	via del Pane Bianco
06	Scuola primaria San Giusto Martire	via Trissino
07	Ricreatorio comunale Gentili	via di Servola
08	Ricreatorio comunale Pitteri	via San Marco
09	Chiesa di San Lorenzo Martire	via di Servola
10	Museo del Presepe e del Ferromodellismo	via dei Giardini

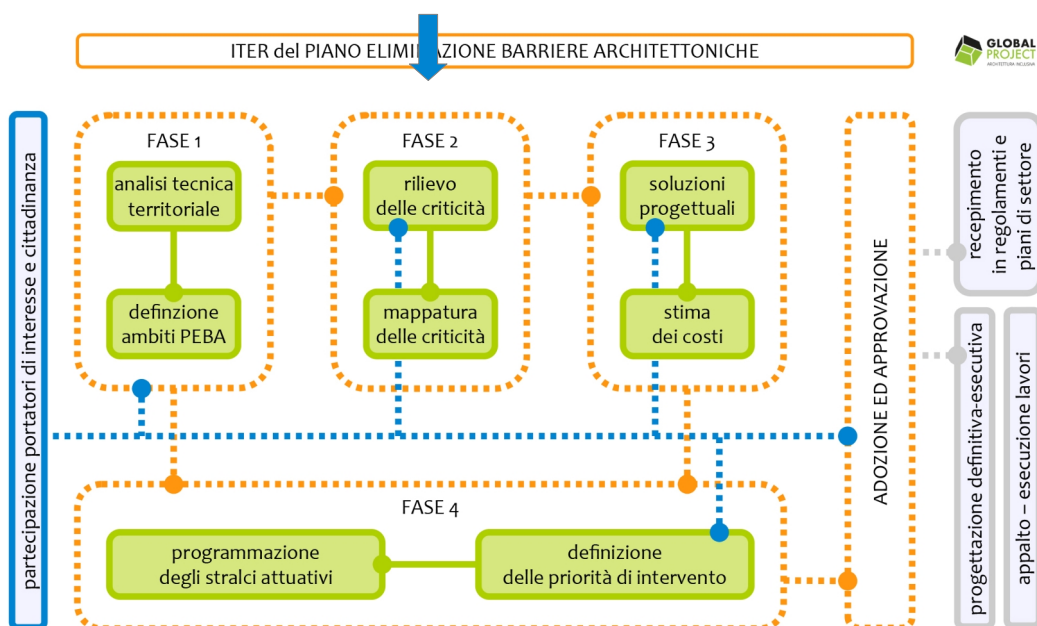
Fase 2_RILIEVO E MAPPATURA DELLE CRITICITÀ

Premessa Prima di addentrarsi nell'illustrazione del metodo di lavoro adottato nella fase di rilievo e mappatura delle criticità -fase sulla quale si incardina l'intera struttura del presente lavoro- è fondamentale precisare che l'obiettivo dell'incarico di redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche di Trieste è **avviare concretamente il processo per la efficace e progressiva eliminazione delle barriere architettoniche** stesse, fornendo i dati conoscitivi necessari per la successiva elaborazione dei progetti definitivi ed esecutivi propedeutici alla realizzazione delle opere.

L'attività svolta non vuole restituire una mappa dell'accessibilità urbana indicando quali percorsi siano più adatti ad uno specifico tipo di utenza -indicazioni peraltro suscettibili di molteplici interpretazioni soggettive- come si prefiggono applicazioni a disposizione degli utenti, ma mira alla descrizione dello stato dei luoghi in previsione della loro trasformazione.

Merita comunque rilevare come, qualora si decida di dotarsi di una mappa dell'accessibilità urbana utile per la conoscenza del territorio ai fini turistici e di promozione, tale mappa potrebbe essere elaborata partendo proprio dai dati forniti con il presente lavoro.

Metodo di lavoro Il rilievo e la mappatura delle criticità sono stati svolti applicando, tanto per l'ambito urbano quanto per quello edilizio, il metodo di lavoro di seguito descritto.



Il **rilievo** delle criticità si è svolto esclusivamente attraverso **sopralluoghi diretti** ⁽¹⁾ finalizzati all'esame puntuale ed analitico dei percorsi urbani e degli edifici identificati nel corso della Fase 1, con l'obiettivo di **identificare e descrivere qualitativamente e quantitativamente** tutti gli elementi e le situazioni che costituiscono una limitazione all'accessibilità ed alla fruizione sicura e quanto più autonoma degli spazi da parte di chiunque.

Contestualmente al sopralluogo lungo le vie o all'interno degli edifici, la singola criticità è stata **mappata** (ossia graficamente posizionata sulla base cartografica caricata nell'Applicativo, consistente in una planimetria per l'ambito urbano e in una pianta dell'edificio per l'ambito edilizio) ed i **dati rilevati sono stati registrati nell'Applicativo PEBA FVG secondo le modalità codificate dell'Applicativo stesso**.

I dati di rilievo sono consultabili in modalità online accedendo all'Applicativo oppure in modalità statica mediante le **Schede della criticità** esportate dall'Applicativo stesso in formato pdf. (si veda la scheda esempio a pagina 13).

Attraverso la lettura congiunta dei dati di rilievo e delle cartografie è quindi possibile cogliere la distribuzione delle criticità rilevate nell'area nella quale si intende intervenire e, in fase di progettazione degli interventi, identificare con estrema chiarezza l'oggetto dell'intervento e la criticità da eliminare.

Tipologie di criticità rilevate

Il presupposto del presente lavoro è tendere al conseguimento dell'accessibilità nella sua accezione più estesa secondo i principi dell'Universal Design, senza focalizzare l'identificazione delle criticità in funzione di una specifica disabilità.

Pertanto, si scelto di svolgere un'osservazione quanto più obiettiva possibile, senza catalogare le criticità in relazione al loro influire rispettivamente su persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive anche alla luce del fatto che, come dimostrato dagli esiti degli incontri con i portatori di interesse, una medesima criticità rappresenta, spesso, una fonte di pericolo o di disagio per persone con disabilità diverse, per bambini

1 Tutti i rilievi sono stati svolti in prima persona dagli architetti incaricati, esperti e formatori in lettura delle criticità dell'ambiente costruito, senza ricorrere a rilevatori terzi.

Tale modalità permette una coerente ed omogenea raccolta dei dati delle criticità, dalla descrizione fino alla proposta di soluzione, consapevoli che tale omogeneità è più difficile da ottenere se vengono impiegati rilevatori non esperti e tra loro non allineati, e che la qualità del lavoro di analisi deriva anche da elementi soggettivi -tra i quali la capacità di lettura ed interpretazione degli elementi e degli spazi da analizzare.

o anziani, o per chiunque abbia una momentanea limitata percezione dello spazio urbano a causa di contingenze ambientali (pioggia, condizioni notturne, affollamento ecc.) o personali (stanchezza, distrazione ecc.).

La struttura dell'Applicativo PEBA FVG, organizzata secondo l'Albero ontologico spazi urbani e l'Albero ontologico spazi edilizi (scaricabili al link

<https://accessibile.regione.fvg.it/portaleimmersivo/DettaglioStrumenti.aspx?>

[Orig=3&ID=22e5173b-64b4-4c30-8ado-cab6615244b6&parentGUID=92045a07-552e-495c-b272-bo8faba1f5b4](https://accessibile.regione.fvg.it/portaleimmersivo/DettaglioStrumenti.aspx?Orig=3&ID=22e5173b-64b4-4c30-8ado-cab6615244b6&parentGUID=92045a07-552e-495c-b272-bo8faba1f5b4)),

asseconda questo approccio permettendo la registrazione oggettiva delle criticità partendo dal Componente di riferimento.

Qualora in un medesimo punto siano presenti **più criticità inerenti una medesima entità** si è scelto di rilevarle individualmente al fine di fornire quante più informazioni possibili su quantità e qualità delle criticità presenti; questa scelta trasmette due ordini di informazioni: da un lato pone l'accento sulla sovrapposizione di più criticità riferite alla medesima entità (scala, marciapiede, porta, ecc.), suggerendo di dare corso da un unico intervento onnicomprensivo, dall'altra vuole agevolare il progettista della fase attuativa nel non trascurare l'eliminazione di alcune criticità. In alternativa, la criticità sovrapposta può essere esplicitata nella nota testuale (ad oggi non visibile nell'esportazione .pdf delle schede).

Quantità di criticità rilevate

Il numero di criticità complessivamente rilevate con il presente lavoro sono:

Ambito urbano_Percorsi	A. urbano_Aree scoperte	Ambito edilizio
2.117	186	737
Totale criticità rilevate: 3.040		

Ciascuna criticità è descritta in una propria "Scheda della criticità" e graficamente individuata nel territorio o nell'edificio.

Criticità ricorrenti

Appare significativo evidenziare le criticità che compaiono con maggiore frequenza, tanto in ambito urbano che in ambito edilizio, non solo per rispondere ad una mera curiosità statistica ma soprattutto per affinare le prassi consolidate nelle nuove

realizzazioni e le pratiche manutentive del patrimonio esistente, con l'obiettivo di migliorare la qualità progettuale ed esecutiva degli interventi.

Le criticità ricorrenti vengono estrapolate dall'Applicativo con la funzione Report.

Ambito urbano

Criticità	Numero
Pavimentazione - Sconnessioni	356
Segnaletica tattilo plantare - Assenza	341
Dislivello - Altezza	206
Percorso pedonale - Pendenza trasversale	96
Percorso pedonale - Pendenza longitudinale	89
Area per cambio direzione - Pendenza trasversale	86
Percorso pedonale - Larghezza	86
Ostacolo verticale - Palo segnaletica	72
Ostacolo verticale - Vegetazione	68
Attraversamento pedonale - Lunghezza	66

Ambito edilizio

Criticità	Numero
Segnaletica tattilo plantare - Assenza	64
Dislivello - Altezza	63
Filtro all'accesso - Maniglia - Altezza	58
Servizio igienico - Assenza	50
Corrimano - Non presente su entrambi i lati	43
Filtro all'accesso - Spazio di manovra - Spalletta	40
Corrimano - Secondo corrimano - Assenza	35
Filtro all'accesso - Luce netta	33
Percorso orizzontale - Dislivello raccordato solo da gradini	24
Scala - Gradino-assenza contrasto cromatico	22

Modalità impiegate nella mappatura delle criticità

La mappatura delle criticità in planimetria (ambito urbano) ed in pianta (ambito edilizio) oltre a definirne la posizione, trasmette ulteriori informazioni sintetiche.

Le criticità vengono mappate utilizzando le 3 **diverse modalità di rappresentazione** messe a disposizione dall'Applicativo che permettono di distinguere:

1_Criticità puntuali, la cui estensione nello spazio è circoscritta oppure oggettivamente determinata.

Tale rappresentazione viene impiegata, nel presente lavoro, per indicare criticità o barriere architettoniche:

- costituite da un singolo elemento fisico per sua natura spazialmente definito e/o delimitato da elementi oggettivi, la cui dimensione e collocazione è quindi univocamente identificabile (es. ostacolo, gradino, breve rampa di raccordo, passo carraio, pozzetto o chiusino, parcheggio, attraversamento in posizione pericolosa, spazio antistante o retrostante le porte, criticità relativa ad elementi di arredo e sanitari, area per cambio direzione, ecc.).
- riconducibili ad una caratteristica specifica che incide in modo variabile su una sola parte di un elemento fisico definito (per esempio un marciapiede) e la cui lunghezza rilevata è, nel caso specifico, **inferiore a 5 metri** (es. percorso con pendenza trasversale o longitudinale, pavimentazione non complanare per sconnessioni, ecc.)

2_Criticità estese, la cui estensione nello spazio è ampia e non determinabile a priori.

Tale rappresentazione viene impiegata, nel presente lavoro, per indicare criticità o barriere architettoniche:

- che interessano un elemento fisico definito e continuo ma con lunghezza variabile (es. attraversamento perdonale non presente)
- riconducibili ad una caratteristica specifica che incide in modo variabile su una sola parte di un elemento fisico definito (come un marciapiede) e la cui lunghezza rilevata è, nel caso specifico, **maggiore di 5 metri** e può arrivare sino alla totale lunghezza dell'elemento analizzato (es. percorso non presente, percorso con pendenza trasversale o longitudinale, pavimentazione non complanare per sconnessioni, ecc.).

Le criticità estese, pur presentandosi in numero limitato, evidenziano situazioni particolarmente rilevanti in quanto rappresentano un'interruzione prolungata del

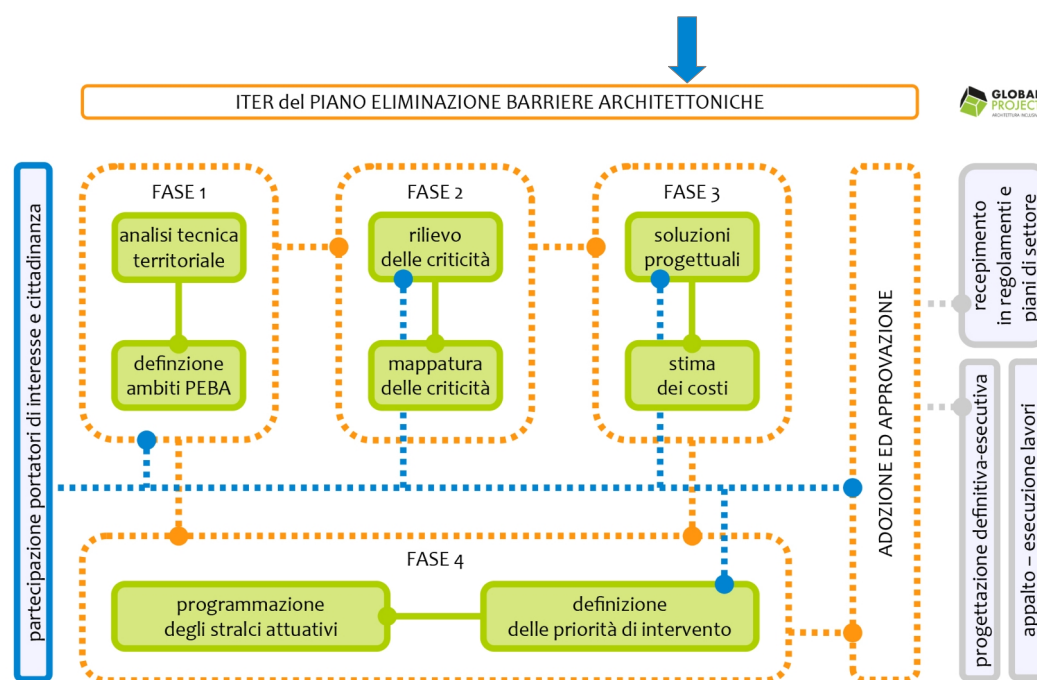
percorso accessibile, sia in ambito urbano che all'interno degli edifici.

3_Criticità areali riconducibili a criticità che insistono su aree ampie quali, ad esempio, quelle relative all'intera superficie di una piazza; con la medesima grafica si è scelto di indicare, inoltre, le aree oggetto di PEBA ma occupate da cantiere e, pertanto, non rilevabili.

Fase 3.1 SOLUZIONI META-PROGETTUALI PER L'ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ

Finalità delle soluzioni meta-progettuali

La redazione del PEBA richiede, alla terza fase, la stima dei costi previsti per dare attuazione alle previsioni del Piano stesso; tale valutazione può essere correttamente compiuta solo dopo aver individuato, per ciascuna criticità rilevata, la soluzione meta-progettuale alla quale riferirsi per valutare il costo dell'intervento di eliminazione della criticità stessa.



Se, da un lato, la definizione di soluzioni meta-progettuali è un passaggio propedeutico alla stima dei costi -non essendo ovviamente possibile nell'ambito di un Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche che ha censito **oltre 3000 criticità** elaborare altrettanti progetti- dall'altro il grado di approfondimento con il quale si è scelto di condurre il presente lavoro consente di definire una seconda finalità: utilizzare il PEBA come **fase meta-progettuale per agevolare le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva** degli interventi, come rappresentato nello schema sopra riportato.

Partendo dalle principali criticità rilevate, è stato quindi redatto un **Abaco di soluzioni meta-progettuali** relative all'ambito urbano, corredato da descrizioni e prescrizioni esecutive che, oltre a configurarsi come linee guida per l'attuazione del presente Piano, può fungere da riferimento in tema di accessibilità anche in caso di progettazione di nuovi interventi, garantendo un approccio univoco e coerente nell'intero territorio del Comune di Trieste.

Composizione delle soluzioni meta-progettuali

Per ciascuna delle criticità rilevate in ambito urbano ed edilizio sono state codificate **una o più soluzioni meta-progettuali**: un medesima criticità, infatti, può richiedere soluzioni differenti, spesso in funzione delle caratteristiche specifiche del contesto. Ad esempio, un ostacolo può essere eliminato, spostato oppure presegnalato per evitare impatti accidentali; una pavimentazione sconnessa può essere oggetto di riparazione puntuale oppure di un integrale rifacimento.

Ciascuna soluzione meta-progettuale è composta da:

- titolo
- descrizione testuale, requisiti prestazionali e dimensionali minimi, modalità esecutive, eventuali indicazioni di dettaglio
- immagine esemplificativa

Questi contenuti sono stati redatti dai professionisti incaricati -che ne detengono la proprietà intellettuale- e vengono inseriti nell'Applicativo nella sezione Post Rilievo. Solo in casi limitati, l'immagine a corredo della soluzione meta-progettuale viene tratta dall'Archivio soluzioni preconstituito che l'Applicativo mette a disposizione dei rilevatori.

La sezione Post Rilievo permette di inserire ulteriori dati, non obbligatori ma ritenuti dai progettisti rilevanti nei casi pertinenti.

Si tratta, in particolare del campo **Tipo di intervento**, che è possibile distinguere in:

- **Intervento di modesta entità, attuabile mediante azioni di manutenzione:**

viene attivato quando l'intervento potrebbe essere svolto dal personale comunale incaricato delle manutenzioni ordinarie al patrimonio come nel caso di riparazioni, spostamento di ostacoli, messa in quota di chiusini, comunicazione a soggetti terzi, posa di semplici elementi commerciali quali maniglioni, transenne, segnaletica standard, ecc.

- **Progetto di riqualificazione urbana e/o strategico che ridefinisce porzioni di città o edifici:**

la definizione, che sembra riferirsi solo a contesti complessi ed articolati, viene invece interpretata dai sottoscritti in modo estensivo come "intervento che interessa altri strumenti di pianificazione" per segnalare che la soluzione della criticità ha ricadute, ad esempio, su Piano della Mobilità, Piano del Traffico, Biciplan, Piano del Verde, Regolamento per dehors ed esposizioni commerciali, ecc.

La segnalazione viene attivata quando il Piano propone l'allargamento di percorsi pedonali, l'inserimento di un nuovo attraversamento o la cancellazione di uno esistente, la modifica di un attraversamento dal tipo a raso a rialzato, lo spostamento di stalli riservati ai veicoli di persone con disabilità, l'interruzione o la soppressione di tratti di percorso ciclabile, ecc.

• **Intervento ordinario di entità più cospicua, necessita di progetti esecutivi:**

comprende tutti gli interventi non riconducibili alle altre due fattispecie e si è scelto, pertanto, di non segnalarlo; oltre al progetto esecutivo, l'intervento richiede il rilievo plano-altimetrico dello stato di fatto.

Inoltre, nel caso in cui la medesima entità presenti più criticità che vengono rilevate singolarmente ma che, ai fini progettuali, dovranno convergere in un'unica soluzione esecutiva (si veda paragrafo Fase 2 – Tipologie di criticità rilevate), l'Applicativo permette di creare un collegamento tra di loro grazie alla funzione **Link altre criticità**, meglio esplicitata al seguente paragrafo Fase 3.2 – Modalità di consultazione dei dati.

In questo caso, le soluzioni meta-progettuali dovranno dare origine ad un progetto esecutivo unitario capace di fondere ed armonizzare tra loro le prestazioni evidenziate singolarmente come obiettivo di ciascuna soluzione meta-progettuale di PEBA.

I dati Post Rilievo sono consultabili in modalità online accedendo all'Applicativo oppure in modalità statica mediante le **Schede della criticità** esportate dall'Applicativo stesso in formato .pdf. (si veda la scheda esempio a pagina 12).

Ad oggi l'esportazione in pdf non comprende il campo **Tipo di intervento**.

Riferimenti per l'elaborazione delle soluzioni meta-progettuali

Le soluzioni meta-progettuali proposte nel presente Piano si fondano, sotto il profilo normativo, sull'applicazione di **prescrizioni tecniche** e sul raggiungimento di **requisiti prestazionali** definiti da una serie di norme tra esse correlate, tra le quali si ricordano:

- Legge 9-1-1989 n. 13_Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati
- D.M. 14-6-1989 n. 236_Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere

architettoniche

- D.P.R. 24-7-1996 n. 503_Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici
- UNI CEI EN 17210 febbraio 2021_Accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito – requisiti funzionali

In particolare, il D.M. 236/1989 definisce e codifica all'articolo 8 molti dei requisiti dimensionali ritenuti necessari per garantire alle persone con disabilità la possibilità di fruizione di qualunque spazio esterno ed interno. Preme sottolineare come tali requisiti dimensionali costituiscano dei **minimi di riferimento** da incrementare in fase di progetto ogni qualvolta le specifiche caratteristiche del contesto sul quale si interviene lo permettono.

Non si deve dimenticare che gli interventi previsti dal PEBA, in quanto inerenti anche l'ambito urbano, si configurano come **interventi sulla mobilità pedonale**: pertanto, le soluzioni proposte e/o adottate per l'eliminazione delle barriere architettoniche devono necessariamente essere conformi alle prescrizioni del Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285) ed al D.P.R. 16-12-1992 n. 495_Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada e s.m.i.

Le soluzioni meta-progettuali sono state affinate grazie agli apporti derivanti dai principi dell'Universal Design, dalla letteratura specializzata, dalla buona prassi e, soprattutto, dai **contributi dei portatori di interesse** i quali, attraverso le associazioni che li rappresentano, hanno partecipato ad incontri organizzati dai progettisti -anche nell'ambito di PEBA afferenti ad altri contesti- per definire e concordare soluzioni da loro ritenute di maggiore efficacia rispetto ad altre.

I medesimi requisiti devono essere assunti come riferimento progettuale per gli interventi di realizzazione di nuove opere pubbliche.

Le soluzioni meta-progettuali come guida per il progetto esecutivo

La complessità nella progettazione di un intervento finalizzato alla piena accessibilità dei luoghi, e non solo alla mera eliminazione delle barriere architettoniche, è essenzialmente riconducibile a due fattori:

1_ l'utenza di riferimento è la totalità della cittadinanza: essa esprime istanze molteplici e diverse in funzione delle specifiche abilità o necessità di ciascuno.

Tali istanze trovano una risposta solo parziale nell'applicazione, in fase di progetto, di norme tecniche che fanno risiedere le soluzioni in standard dimensionali codificati. Maggior importanza rivestono, ai fini dell'accessibilità, i requisiti prestazionali, volti a porre l'accento sull'obiettivo da raggiungere senza prescrivere la modalità da adottare a tal fine: ne sono un esempio i contenuti del D.M. 236/89 in merito alle disabilità sensoriali e percettive.

Senza un quadro di riferimento tecnico e culturale condiviso, sul quale ancorare le basi delle scelte progettuali volte a soddisfare i requisiti prestazionali -espressi anche dai sette principi dell'Universal Design-, si rischiano interpretazioni ed interventi che, anziché favorire la mobilità sicura ed autonoma delle persone, anche con disabilità, possono divenire fonte di nuove difficoltà.

2_ il contesto all'interno del quale si opera, sia a scala urbana che edilizia, è un tessuto esistente e consolidato, ricco di peculiarità -tra le quali le differenze dimensionali- che rendono ogni intervento diverso e non consentono la pratica del "copia ed incolla" o la pedissequa applicazione di schemi precostituiti.

E' necessario, tuttavia, poter **fare riferimento a soluzioni tipologiche codificate** attraverso la quali cogliere la *ratio* sottesa all'intervento di risoluzione della specifica criticità rilevata, tanto per poterle replicare, ove possibile, quanto per considerarle dato di riferimento nell'elaborazione progettuale di soluzioni specifiche in relazione al contesto.

Le soluzioni meta-progettuali fornite dal PEBA presentano, infatti, una "perfezione ideale" verso la quale tendere e che raramente può essere "copiata ed incollata" sulla rappresentazione grafica dello stato di fatto. Lo scopo delle soluzioni progettuali inserite nelle "Scheda della criticità" e raccolte nell'Abaco non è sostituirsi alla progettazione, che deve necessariamente essere specifica per ogni situazione e spesso attingere a più riferimenti del documento per approntare la soluzione migliore, ma **fornire degli standard di riferimento coerenti ed univoci**. In altre parole: per conseguire gli obiettivi del PEBA, il progetto definitivo ed esecutivo deve rielaborare le soluzioni meta-progettuali proposte adattandole alle condizioni di contesto (ad es. presenza di accessi di residenze private o attività commerciali affacciate sullo spazio

pubblico oggetto di intervento), alle dimensioni, alla modalità di fruizione attuale e di progetto dello spazio reale.

Infine, anticipando quanto sarà meglio specificato tra poco, le soluzioni indicate come “Progetto di riqualificazione urbana e/o strategico che ridefinisce porzioni di città o edifici” richiedono che la progettazione esecutiva si fondi su un approccio multidisciplinare necessario per armonizzare le istanze dell’accessibilità evidenziate dal PEBA con quelle derivanti da altri strumenti di pianificazione (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Piani Urbani del Traffico, Biciplan, ecc.) da regolamenti comunali o da altre norme di settore (Norme tecniche per le costruzioni, norme di prevenzione incendi, norme sulla sicurezza sul lavoro, ecc.).

Ambito di applicazione delle soluzioni meta-progettuali

Le soluzioni meta-progettuali -che, come visto, fanno riferimento all'applicazione di normative vigenti e, pertanto, non discrezionali- possono trovare applicazione:

- nella progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi espressamente volti all'attuazione del presente Piano, anche con funzione di integrazione o approfondimento delle altre soluzioni meta-progettuali inserite in ciascuna **“Scheda della criticità”**
- nella progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi indirizzati alla riqualificazione del patrimonio esistente, anche se non ricadenti negli ambiti oggetto di PEBA, ma che in virtù di tale collegamento esplicito al Piano costituiscono a tutti gli effetti interventi di “Eliminazione di barriere architettoniche”
- nell'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria del patrimonio esistente
- nella progettazione di tutti gli interventi di **nuova realizzazione** di spazi ed edifici pubblici
- negli interventi promossi da privati su spazi ed edifici privati aperti al pubblico, anche con riferimento agli esercizi commerciali

Al fine di estendere anche agli ambiti di edilizia privata ed edilizia privata aperta al pubblico i requisiti prestazionali che il PEBA prevede per gli ambiti pubblici, rendendoli cogenti, **si suggerisce di integrare nel Regolamento Edilizio Comunale un articolo dedicato.**

Abaco delle principali soluzioni meta-progettuali

Le proposte per gli interventi sono contenute in un documento dedicato definito **“Abaco delle principali soluzioni meta-progettuali”**.

L'abaco, organizzato per tipologia, comprende una serie di schede composte da schemi grafici e note esplicative e nelle quali vengono indicati i requisiti prestazionali di riferimento per la progettazione dei principali elementi dello spazio urbano.

Soluzioni di criticità derivate dalla morfologia del territorio

Pur con l'obiettivo di migliorare la possibilità di fruizione degli spazi urbani per il maggior numero di persone possibili, non si deve tuttavia dimenticare che **non tutto l'ambiente urbano può essere reso pienamente, universalmente accessibile**.

In presenza di criticità legate a contesti con variazioni altimetriche concentrate in spazi ridotti o in caso di percorsi urbani di larghezza ridotta, barriere e criticità possono essere diretta conseguenza della conformazione propria del territorio: in questi casi, un intervento di eliminazione compiuto attraverso opere fisiche è spesso irrealizzabile ed improponibile.

Nel caso di criticità morfologiche legate a dislivelli, non superabili in autonomia soprattutto da persone con disabilità motorie, il superamento della barriera può richiedere di attuare politiche di gestione urbana mirate ad uno studio della dislocazione dei servizi -quando possibile- che ne favorisca la raggiungibilità anche da parte di un'utenza ampliata, o di definire “nuclei di accessibilità” attraverso la funzionale localizzazione degli stalli per parcheggio riservati e delle fermate del trasporto pubblico, oppure di attivare formule alternative per promuovere ed agevolare la mobilità delle persone con disabilità (es. servizi di trasporto).

Soluzioni da attuare attraverso strumenti di pianificazione

In ambito urbano, con le soluzioni contrassegnate come “Progetto di riqualificazione urbana e/o strategico che ridefinisce porzioni di città o edifici” - intese, come già esplicitato, nell'accezione di “intervento che interessa altri strumenti di pianificazione”- si vuole porre in assoluta evidenza che **la soluzione della criticità trova attuazione solo e soltanto** attraverso strategie, decisioni e azioni ancorate a strumenti di pianificazione o di regolamentazione tra ai quali il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), i Piani Urbani del Traffico (PUT, PGU, PPTU, ecc), i Piani della Mobilità Ciclistica, i Piani del Verde, i Regolamenti per dehors ed esposizioni commerciali, ecc. e che possono

sottendere scelte politiche di forte impatto.

Per esemplificare: in diversi contesti è ricorrente il tema dei percorsi urbani di larghezza ridotta (inferiore a 90 cm o privi di area per cambio di direzione almeno ogni 10 m).

Se la sezione stradale non permette la compresenza, ad esempio, di carreggiata a doppio senso di marcia, percorso pedonale con larghezza tale da garantire la sicurezza degli utenti ed il rispetto dei requisiti normativi ed, eventualmente, un percorso ciclabile, la scelta delle modalità operative per eliminare la criticità (semplificando: in che modo trovare lo spazio per allargare il percorso pedonale) **implica analisi e valutazioni multidisciplinari che valicano le competenze del PEBA**: per dare spazio al pedone, si potrebbe scegliere tra l'esproprio di aree private, l'istituzione di senso unico di circolazione, anche alternato, l'eliminazione di un tracciato ciclabile oppure, di contro, il mantenimento dello stato di fatto e l'identificazione di un valido e razionale percorso alternativo lungo il quale indirizzare i percorsi protetti, ecc.

Appare evidente, quindi, che **a tale scala il PEBA non può avere valore assoluto e prescrittivo**; dopo aver posto in luce l'oggettivo quadro conoscitivo delle criticità da risolvere, il PEBA ipotizza possibili soluzioni che spetta comunque ai decisori finali -amministratori, personale tecnico dell'Ente, consulenti e progettisti- fare proprie o porre come base di ulteriori riflessioni che possono portare ad eliminare la criticità attraverso scelte completamente diverse da quelle prospettate con le soluzioni metaprogettuali.

Resta però valido un principio: la realizzazione di un percorso pedonale accessibile lungo il tracciato individuato resta un obiettivo prioritario e non derogabile - se così non fosse, verrebbero meno le scelte già avallate dalla Committenza che, con la Fase 1 del PEBA, ha inserito tale percorso nella rete dei percorsi potenzialmente accessibili del Comune.

Si sottolinea che le caratteristiche morfologiche del territorio oggetto di studio rendono rilevante la presenza di criticità che ricadono nella fattispecie qui descritta, come si evince dall'elenco delle criticità ricorrenti riportato a pag. 23 che fa emergere la frequenza di percorsi con pendenza longitudinale (ossia strade con pendenza superiore a 5%) o con larghezza inferiore a 90 cm.

Metodo di lavoro

La stima del costo deve essere formulata dal progettista del PEBA in quanto, ad oggi, l'Applicativo PEBA FVG non prevede l'assegnazione automatica di tale dato alle soluzioni progettuali.

Il metodo di lavoro applicato nel presente PEBA prevede che a ciascun intervento di eliminazione della criticità rilevata venga attribuito un costo, la cui stima si basa sul costo delle lavorazioni o delle forniture indicate nella descrizione della soluzione meta-progettuale che completa ciascuna Scheda della Criticità.

I costi standard delle lavorazioni o forniture derivano dall'applicazione dei prezzi di **prezzario regionale del Friuli Venezia Giulia 2025** approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 869 del 27 giugno 2025 e dall'esperienza professionale e sono legati, quando pertinente, alla tipologia di materiale utilizzato nello specifico intervento ed indicato nella descrizione della soluzione stessa.

Con la consapevolezza che:

- il prezzario non contempla costi applicabili a modesti interventi localizzati, preponderanti invece all'interno del PEBA in quanto soluzioni di criticità puntuali o di limitata estensione che, nella realtà, comportano maggiori oneri per costi fissi, manodopera e attività complementari;
 - non è possibile redigere un computo metrico estimativo di dettaglio non avendo a disposizione un progetto esecutivo basato su un rilievo dello stato di fatto, capace di considerare tutte le variabili che connotano ogni singolo intervento, in quanto il PEBA è strumento metaprogettuale e di programmazione dal quale non può discendere l'elaborazione esecutiva di centinaia o migliaia di piccoli progetti;
- si è ritenuto di procedere secondo il seguente metodo:

1_in caso di lavorazione computata in un'unica voce di prezzario già completa in tutte le sue componenti, il prezzo viene arrotondato per eccesso ed applicato come prezzo unitario o a corpo. La maggiorazione supplisce ad eventuali lavorazioni complementari non individuabili e/o stimabili in sede di PEBA ed ai maggiori oneri accessori derivanti dalla possibilità che l'opera venga eseguita come lavorazione isolata.

Ad esempio:

- segnaletica orizzontale (71.2.VV4.02): prezzario: € 7,10 mq - applicato € 10,00 mq

- segnaletica verticale (71.1.MH4.01.C): prezzario: € 190,70 cad - applicato € 250 cad

2_in caso di intervento descritto dal PEBA come sintesi di più lavorazioni (es. realizzazione di rampa di raccordo) che troviamo scorporate nel prezzario in lavorazioni distinte aventi ciascuna un proprio prezzo ed una propria unità di misura, il punto di partenza per determinare il prezzo applicato nel PEBA è la somma dei prezzi delle singole lavorazioni armonizzate nell'unità di misura mq, ottenendo in tal modo un prezzo composto unitario base.

Ad esempio, il prezzo composto unitario base per un marciapiede in calcestruzzo ordinario varia se la soluzione richiede una demolizione o meno (40.3.BQ4.01.A) ma contiene sempre i costi per piano di posa (40.3.CP1.01.B), getto di cls h. 15 cm con spolvero al quarzo e finitura antisdrucchiolo (40.3.EQ4.01.B), rete di armatura (20.3.DH2.01.B), ai quali può aggiungersi l'eventuale cordolo (40.1.GQ4.01.A o 40.1.FE1.01.B).

Il prezzo composto unitario base viene quindi parametrizzato in funzione dell'estensione dell'intervento mediante dei coefficienti moltiplicatori: una medesima lavorazione avrà quindi un prezzo composto unitario diverso se relativa ad un intervento puntuale (riparazione localizzata), ad una superficie piccola, media o estesa (riconducibile, quest'ultima, al prezzo composto unitario base privo di coefficienti moltiplicatori ma arrotondato per eccesso per i motivi sopra indicati).

Da quanto sopra descritto si evince che il costo indicato nella Scheda della Criticità deriva non da valutazioni a corpo ma da calcoli a misura: è questo il motivo per il quale la realizzazione di una rampa di raccordo avrà costo diverso se il dislivello è di 10 o di 15 cm (considerando una pendenza di circa il 5%) o se la sua larghezza è 120 o 150 cm -o se, a parità di dimensioni, presenta pavimentazione in calcestruzzo o in lastre di pietra.

Il Prezzario PEBA così ottenuto è un articolato foglio di calcolo, facilmente aggiornabile al variare del prezzario regionale. Si è deciso di non inserire il Prezzario PEBA tra i documenti che compongono il Piano per due motivi essenziali:

- per evitarne un impiego "copia e incolla" non ponderato rispetto alle variabili sopra descritte;
- per non perdere di vista un aspetto essenziale: il costo indicato nel PEBA, pur essendo

una stima realistica, è **finalizzata alla sola programmazione delle opere e non può in nessun modo sostituirsi al computo metrico estimativo definito sulla base della progettazione esecutiva, basata sul rilievo dello stato di fatto.**

Gli importi indicati nella stima del costo sono relativi al **solo costo dei lavori** e non comprendono oneri per la sicurezza, spese tecniche, IVA, incentivi ed altri oneri che dipendono, necessariamente, dalle modalità di affidamento e di svolgimento della progettazione, dell'intervento e/o dell'appalto.

Modalità di consultazione dei dati

Il costo stimato per l'eliminazione delle specifica criticità viene inserito dal rilevatore nell'Applicativo nella sezione Post Rilievo, nel campo Stima del costo.

Il dato è consultabile in modalità online accedendo all'Applicativo oppure in modalità statica mediante le **Schede della criticità** esportate dall'Applicativo stesso in formato pdf. (si veda la scheda esempio a pagina 13).

La sezione Post Rilievo permette di collegare tra loro più criticità (e quindi più schede) per evidenziare **criticità la cui eliminazione deve essere conseguita contestualmente dell'eliminazione di un'altra (o altre) criticità.**

Per esemplificare: un tratto di percorso può presentare sia criticità ID 0012 legata a pendenza trasversale che criticità ID 0013 per pavimentazione con sconnessioni; in questo caso, la soluzione di entrambe prevede l'integrale rifacimento dell'intero tratto ed è opportuno che il costo venga stimato una sola volta.

La scheda ID 0012 riporterà il costo stimato per l'intervento di demolizione e ricostruzione del tratto di percorso e, accanto all'importo, la dicitura "Comprende 0013"; la scheda 0013 riporterà costo pari a zero e la nota "Computata in 0012".

Il collegamento tra le due o più schede che prevedono una risoluzione unitaria viene effettuato nell'Applicativo attraverso la funzione **Link altre criticità** inserita nella sezione Post Rilievo.

Fase 3.2_STIMA DEL COSTO DEGLI INTERVENTI

Esito della stima del costo degli interventi

I costi stimati per l'attuazione del presente PEBA del Comune di Trieste sono riassunti nella tabella seguente:

Ambito urbano_Percorsi		A. urbano_Aree scoperte		Ambito edilizio	
criticità	costo	criticità	costo	criticità	costo
€ 2.117	€ 6.153.033	186	€ 475.507	737	€ 1.966.968
Costo totale: € 8.595.508					

I costi per l'esecuzione degli interventi necessari all'eliminazione delle criticità suddivisi per via (ambito urbano; si rimanda alle **Schede di Sintesi** per l'indicazione dell'effettiva estensione analizzata) e per edificio (ambito edilizio), sono estrapolabili dall'Applicativo con la funzione **Report** applicata alle Schede di Sintesi.

I **Report** costo per via / edificio, ordinati per costo decrescente, sono anche riportati di seguito:

Ambito urbano_Percorsi

01_campo San Giacomo	€ 89.852
02_largo del Pestalozzi	€ 74.423
03_strada di Fiume	€ 263.495
04_strada Vecchia dell'Istria	€ 255.040
05_via Baiamonti	€ 252.131
06_via Banelli	€ 60.587
07_via Battera	€ 59.150
08_via Capodistria	€ 214.269
09_via D'Alviano	€ 342.034
10_via De Marchi	€ 15.297
11_via dei Giardini	€ 63.897
12_via dei Lavoratori	€ 30.426
13_via dei Modiano	€ 19.825
14_via dei Soncini	€ 266.398
15_via dei Vigneti	€ 123.310

Fase 3.2_STIMA DEL COSTO DEGLI INTERVENTI

16_via del Carpineto	€ 154.022
17_via del Molino a Vento	€ 189.467
18_via del Pane Bianco	€ 96.274
19_via del Pane Bianco_laterale scuola Marin	€ 24.989
20_via del Ronchetto	€ 167.575
21_via dell'Industria - via della Guardia	€ 74.831
22_via dell'Istria 1 - Da Campo S. Giacomo a Largo dei Pestalozzi	€ 297.520
51_via dell'Istria 2 - Da Largo dei Pestalozzi a via Salata	€ 539.084
23_via dell'Istria 3 - Da via Salata a P.le Valmaura	€ 316.073
24_via della Calcara	€ 64.040
25_via della Liburnia	€ 67.784
26_via di Servola 1 - Da via della Calcara a Pineta Miniussi	€ 41.821
27_via di Servola 2 - Da Via del Carpineto a via Pitacco	€ 283.289
28_via Frausin	€ 57.662
29_via Gramsci	€ 35.227
30_via Lorenzetti	€ 154.305
31_via Orlandini	€ 128.098
32_via Petitti di Roreto	€ 14.382
33_via Pirano	€ 25.594
34_via Pitacco	€ 140.159
35_via Ponziana	€ 51.425
36_via Praga M.	€ 71.666
37_via Rivalto	€ 50.488
38_via Salata (intersezione)	€ 32.960
39_via San Marco	€ 21.525
40_via Seismit Doda	€ 32.335
41_via Svevo 1 - da via D'Alviano a via Baiamonti	€ 113.207
42_via Svevo 2 - da Torri d'Europa a via D'Alviano	€ 79.272
43_via Trissino	€ 20.368
44_via Ucekar	€ 33.089
45_via Valmaura	€ 56.492

Fase 3.2_STIMA DEL COSTO DEGLI INTERVENTI

46_via Veronese	€ 130.359
47_via Vespucci	€ 98.169
48_via Visinada	€ 151.464
49_via Zandonai	€ 40.112
50_via Zorutti	€ 167.772

Ambito urbano_Aree scoperte

01_Parcheggio_Via San Lorenzo in Selva	€ 6.060
02_Parcheggio_Via del Carpineto	€ 485
03_Parcheggio_Via Ponziana	€ 16.655
04_Cimitero di Servola	€ 16.159
05_Pineta S. Miniussi	€ 70.412
06_Giardino Pincherle	€ 81.721
07_Giardino_Via Orlandini	€ 115.715
08_Area sportiva_Via Cossetto	€ 13.076
09_Area sportiva_Via Praga	€ 48.825
10_Giardino Bernetich	€ 6.765
11_Ingresso ciclabile Cottur	€ 99.634

Ambito edilizio

01_Complesso scolastico De Marchi - Grbec	€ 48.360
02_Scuola dell'infanzia Don Chalvien e nidi d'infanzia	€ 67.975
03.1_Istituto comprensivo Italo Svevo	€ 417.938
03.2_Istituto comprensivo Italo Svevo - Palestra	€ 33.050
04_Scuola primaria Biagio Marin	€ 513.376
05_Scuola dell'infanzia Borgo felice	€ 137.163
06_Scuola primaria San Giusto Martire	€ 289.199
07_Ricreatorio comunale Gentili	€ 87.460
08_Ricreatorio comunale Pitteri	€ 58.661

Fase 3.2_STIMA DEL COSTO DEGLI INTERVENTI

09_Chiesa di San Lorenzo Martire	€ 185.123
10_Museo del Presepe e del Ferromodellismo	€ 128.663

Interventi di manutenzione ordinaria

Come già indicato, la sezione **Post Rilievo** permette di contrassegnare le criticità che possono essere eliminate mediante interventi manutentivi attivando il campo **Tipo di intervento - Intervento di modesta entità, attuabile mediante azioni di manutenzione**. Si tratta di criticità la cui soluzione può essere attuata direttamente dal personale comunale addetto alle manutenzioni ordinarie e consistenti, nella maggioranza dei casi, in interventi puntuali di riparazione, modifiche su chiusini o caditoie, spostamento di elementi di arredo urbano o di segnaletica verticale.

Estrapolando i dati dall'Applicativo attraverso la funzione **Cerca - Esporta Xls** ed interrogando il file così generato, filtrando le criticità alle quali è stata applicata la spunta relativa agli interventi manutentivi, emerge che l'entità di tali interventi ammonta a:

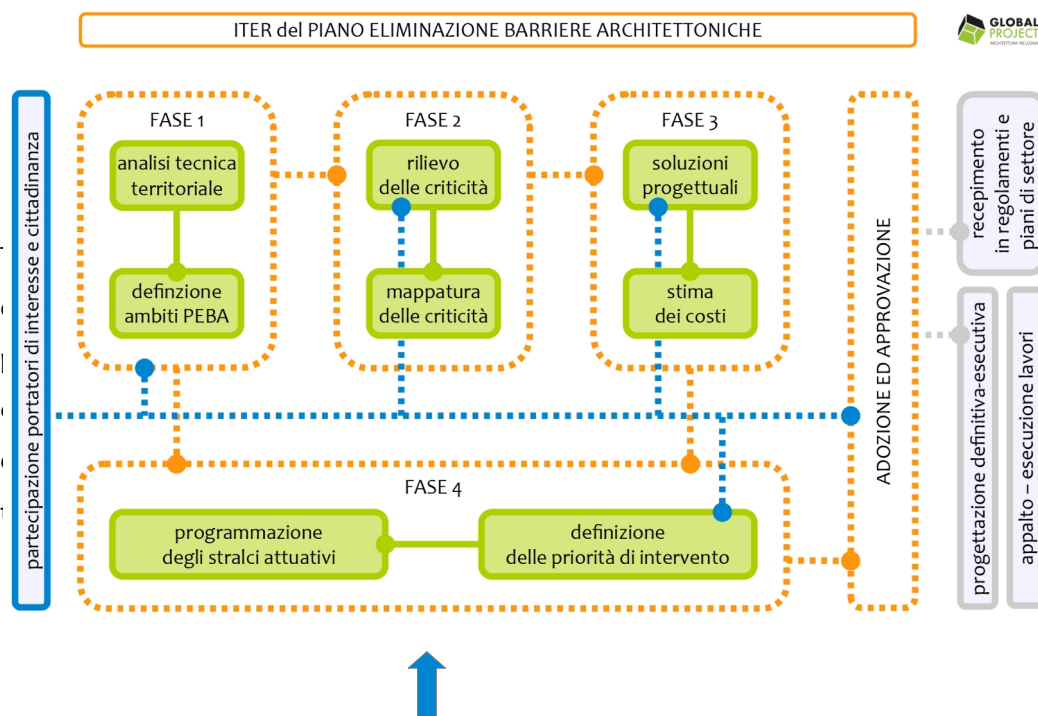
Ambito urbano - manutenzioni		Ambito edilizio - manutenzioni	
Num. criticità	Costo	Num. criticità	Costo
441 su 2.303	€ 151.001	132 su 737	€ 35.698
573 criticità su 3.040 = 18,85%			
Costo totale manutenzioni: € 186.699			

Per estensione del medesimo principio, appare quindi evidente che un importante contributo nel non realizzare nuove barriere architettoniche consiste nel sensibilizzare e formare gli operatori comunali, delle aziende municipalizzate o partecipate pubbliche gestori delle reti tecnologiche urbane, quali rete fognaria, illuminazione pubblica, ecc. sulle più idonee modalità di esecuzione dei lavori che possono avere ricadute in tema di accessibilità urbana, anche utilizzando l'Abaco delle soluzioni meta-progettuali allegato al presente lavoro.

Fase 4_PROGRAMMAZIONE DELL'ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI

Strategie per l'esecuzione degli interventi

Come già sottolineato nella presente relazione, fine ultimo del PEBA è fornire all'Amministrazione ed ai tecnici comunali gli strumenti per la realizzazione delle rete dei percorsi e degli edifici accessibili del Comune di Trieste.



Le priorità sono riferite ad ambiti compiuti, quali intere aree urbane (vie o piazze) ed interi edifici: si ritiene, infatti, che la strategia migliore ai fini della realizzazione della rete dei percorsi accessibili sia **intervenire su un intero percorso od edificio risolvendo in modo coordinato tutte le criticità presenti** piuttosto che intervenire a pioggia eliminando tutte le criticità di una medesima tipologia (es. posare la segnaletica tattilo-plantare presso tutti gli attraversamenti che ne sono privi a prescindere dalle altre criticità che ostacolano la mobilità autonoma per tutti i profili di utenza).

Priorità primaria e priorità secondaria

La modalità di elaborazione dei dati del PEBA consente l'attribuzione di un duplice grado di priorità:

- **priorità primaria:** esprime la priorità di intervento della via in esame rispetto all'insieme delle vie analizzate (ambito urbano) o dell'edificio in esame rispetto all'insieme degli edifici analizzati (ambito edilizio).

La priorità, le cui modalità di valutazione sono illustrate al paragrafo seguente e che fa

riferimento alle **Schede di Sintesi**, è indicata da un numero per il quale a valore più alto corrisponde priorità maggiore.

- **priorità secondaria:** esprime quanto la soluzione della specifica criticità sia prioritaria rispetto alle altre criticità rilevate all'interno del medesimo spazio urbano.

Viene attribuita nella sezione **Post Rilievo** attraverso il giudizio “alta / media / bassa” (indicata anche come livello 1 / 2 / 3), definito in base a quanto la criticità incide sull'accessibilità complessiva rispetto alle condizioni di contesto e di utilizzo del bene esaminato.

Come detto al precedente paragrafo, tale priorità non implica che la soluzione di criticità contrassegnate con “media” o “bassa” siano trascurabili: unico scopo della priorità secondaria è guidare nella selezione degli interventi in caso di budget non sufficiente all'adeguamento completo dello spazio urbano o dell'edificio.

Le priorità secondarie sono consultabili solo in modalità online accedendo all'Applicativo in quanto, ad oggi, l'esportazione in pdf della **Scheda delle criticità** non comprende il campo Priorità di risoluzione della criticità.

Modalità di definizione della priorità primaria

La priorità primaria è la base per la programmazione dell'attuazione del PEBA attraverso la pianificazione temporale dell'esecuzione degli interventi in funzione della rilevanza dello spazio urbano o dell'edificio pubblico specifico.

Tale rilevanza -o priorità- viene definita a partire da un elenco di requisiti, diversi per ambito urbano ed ambito edilizio, già definiti dall'Applicativo ed ai quali deve essere attribuita una valutazione secondo le istruzioni riportate nell'Applicativo stesso; in questa sede ci preme ricordare che il valore finale deriva dall'interpolazione tra:

- una prima scala di valutazioni, valide a livello territoriale e gestibili solo dall'**Account Comune**, quindi in capo all'Amministrazione o all'ufficio di riferimento per il PEBA;
- una seconda scala di valutazione che fa riferimento allo specifico **Luogo del Rilievo** (quindi alla sola via o al solo edificio al quale la **Scheda di Sintesi** si riferisce) e che intreccia valori attribuiti dal progettista del PEBA (es. la presenza di attrattori, per

l'ambito urbano, o particolare rilevanza per l'ambito edilizio) con la Priorità della Pubblica Amministrazione (quando fornite) e le Segnalazioni dei Cittadini pervenute attraverso la compilazione del questionario (rif. Paragrafo dedicato) o raccolte verbalmente durante gli incontri partecipativi o con chiacchierate spontanee nel corso dei rilievi.

Il sistema genera automaticamente il valore della priorità: a valore maggiore corrisponde priorità maggiore.

La priorità primaria ed i valori che l'hanno generata sono consultabili in modalità online accedendo all'Applicativo nella sezione **Schede di Sintesi** oppure in modalità statica mediante le **Schede di Sintesi** esportate dall'Applicativo stesso in formato pdf (si veda la scheda esempio a pagina 14).

Le priorità:
ambito urbano -
Percorsi

Si riporta di seguito il Report relativo ai Percorsi **ordinati secondo priorità primaria decrescente**, indicando anche il numero di criticità presenti ed il costo previsto per l'esecuzione dei relativi interventi di eliminazione, come generato dall'Applicativo.

nome	priorità	num. criticità	costo interventi
51_via dell'Istria 2	50,71	123	€ 539.084
03_strada di Fiume	38,22	124	€ 263.495
04_strada Vecchia dell'Istria	28,08	89	€ 255.040
41_via Svevo 1	25,39	84	€ 113.207
27_via di Servola 2	24,44	138	€ 283.289
05_via Baiamonti	23,64	100	€ 252.131
02_largo del Pestalozzi	20,00	34	€ 74.423
47_via Vespucci	19,45	23	€ 98.169
23_via dell'Istria 3	19,01	78	€ 316.073
18_via del Pane Bianco	18,85	22	€ 96.274
09_via D'Alviano	18,84	107	€ 342.034
08_via Capodistria	18,65	82	€ 214.269
45_via Valmaura	18,51	13	€ 56.492
46_via Veronese	18,37	42	€ 130.359

Fase 4_PROGRAMMAZIONE DELL'ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI

22_via dell'Istria 1	17,69	103	€ 297.520
31_via Orlandini	16,94	69	€ 128.098
48_via Visinada	16,94	31	€ 151.464
39_via San Marco	15,96	8	€ 21.525
01_campo San Giacomo	15,72	31	€ 89.852
16_via del Carpineto	15,19	58	€ 154.022
14_via dei Soncini	14,06	111	€ 266.398
19_via del Pane Bianco_laterale	12,46	4	€ 24.989
11_via dei Giardini	11,01	16	€ 63.897
42_via Svevo 2	9,90	26	€ 79.272
10_via De Marchi	9,68	19	€ 15.297
50_via Zorutti	9,08	49	€ 167.772
49_via Zandonai	8,23	14	€ 40.112
28_via Frausin	7,48	18	€ 57.662
21_via d.Industria - via d.Guardia	7,37	19	€ 74.831
35_via Ponziana	7,32	42	€ 51.425
15_via dei Vigneti	7,14	11	€ 123.310
30_via Lorenzetti	6,49	42	€ 154.305
32_via Petitti di Roreto	6,49	6	€ 14.382
37_via Rivalto	6,49	18	€ 50.488
20_via del Ronchetto	6,29	34	€ 167.575
33_via Pirano	5,93	7	€ 25.594
17_via del Molino a Vento	5,62	78	€ 189.467
06_via Banelli	18 5,32	18	€ 60.587
36_via Praga M.	5,32	22	€ 71.666
40_via Seismit Doda	5,15	6	€ 32.335
13_via dei Modiano	4,84	8	€ 19.825
43_via Trissino	4,84	12	€ 20.368
34_via Pitacco	4,36	35	€ 140.159
44_via Ucekar	4,29	11	€ 33.089
26_via di Servola 1	3,75	32	€ 41.821

Fase 4_PROGRAMMAZIONE DELL'ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI

12_via dei Lavoratori	3,52	18	€ 30.426
24_via della Calcara	2,90	12	€ 64.040
25_via della Liburnia	2,90	16	€ 67.784
07_via Battera	2,64	19	€ 59.150
29_via Gramsci	2,64	23	€ 35.227
38_via Salata (intersezione)	1,82	12	€ 32.960

Le priorità:
ambito urbano –
Aree scoperte

Si riporta di seguito il Report relativo alle Aree scoperte **ordinati secondo priorità primaria decrescente**, indicando anche il numero di criticità presenti ed il costo previsto per l'esecuzione dei relativi interventi di eliminazione, come generato dall'Applicativo.

nome	priorità	num. criticità	costo interventi
02_Parcheggio_Via del Carpineto	14,83	2	€ 485
03_Parcheggio_Via Ponziana	10,84	10	€ 16.655
05_Pineta S. Miniussi	7,14	35	€ 70.412
09_Area sportiva_Via Praga	7,02	39	€ 48.825
01_Parc_Via S. Lorenzo in Selva	4,29	2	€ 6.060
06_Giardino Pincherle	3,85	28	€ 81.721
07_Giardino_Via Orlandini	3,85	21	€ 115.715
10_Giardino Bernetich	3,85	5	€ 6.765
11_Ingresso ciclabile Cottur	3,52	25	€ 99.634
04_Cimitero di Servola	2,90	9	€ 16.159
08_Area sportiva_Via Cossetto	1,54	10	€ 13.076

Le priorità:
ambito edilizio

Si riporta di seguito il Report degli edifici **ordinati secondo priorità primaria decrescente**, indicando anche il numero di criticità presenti ed il costo previsto per l'esecuzione dei relativi interventi di eliminazione, come generato dall'Applicativo.
La denominazione degli edifici relativi all'ambito edilizio è quella relativa alla **Scheda di sintesi – Interni**.

nome	priorità	num. criticità	costo interventi
01_Complesso De Marchi - Grbec	62,04	56	€ 48.360
04_Scuola primaria Biagio Marin	62,04	113	€ 513.376
03.1_Istituto Italo Svevo	60,00	186	€ 417.938
05_Scuola infanzia Borgo Felice	58,08	51	€ 137.163
06_Scuola prim. S.iusto Martire	58,08	114	€ 289.199
03.2_Istituto Italo Svevo - Palestra	56,40	22	€ 33.050
02_Scuola infanzia Don Chalvien	55,00	64	€ 67.975
07_Ricreatorio comunale Gentili	48,84	31	€ 87.460
10_Museo del Presepe	46,20	32	€ 128.663
09_Chiesa di S. Lorenzo Martire	44,88	18	€ 185.123
08_Ricreatorio comunale Pitteri	44,40	50	€ 58.661

Programmazione dell'attuazione degli interventi

L'attuazione degli interventi previsti dal PEBA secondo le priorità primarie sopra riportate deve essere realisticamente pianificata in un arco temporale di medio periodo, da dettagliarsi sulla base delle risorse economiche reperite e destinate a tal fine anche alla luce delle possibilità di finanziamento indicate al paragrafo successivo.

Per distribuire nel tempo il costo degli interventi a capo di una medesimo ambito urbano od edificio è possibile fare riferimento alle priorità secondarie indicate, nell'Applicativo PEBA FVG, in ciascuna **Scheda della criticità**.

L'indirizzo assunto dall'Amministrazione comunale di Trieste è di dedicare annualmente per l'esecuzione dei lavori di superamento delle barriere architettoniche **un importo pari a circa € 1.000.000,00** con l'obiettivo di attuare il PEBA nell'arco di circa 10 anni.

Le risorse necessarie e le priorità saranno definite annualmente nel Programma triennale e nell'Elenco annuale delle opere pubbliche.

Le modalità previste per il reperimento delle risorse da destinare direttamente all'attuazione del PEBA consistono in:

1. attivazione delle procedure per beneficiare dei contributi che la Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, per ciascuna annualità, mette a disposizione dei Comuni dotati di PEBA ai sensi della Legge Regionale 10/2018 per l'eliminazione delle criticità rilevate; attualmente, il contributo concesso copre la misura massima del 70% del costo complessivo dell'intervento e fino a € 100.000 annui;
2. attivazione delle procedure per accedere a finanziamenti e contributi messi a disposizione da Stato e Regione per l'esecuzione di opere di eliminazione di barriere architettoniche;
3. individuazione all'interno del bilancio comunale di una quota fissa da destinare ad interventi di eliminazione barriere architettoniche, anche attraverso la destinazione annuale di una quota non inferiore al 10% degli oneri di urbanizzazione come previsto dall'art. 29 comma 8 bis della L.R. 19/09 s.m.i.”

La partecipazione costituisce un importante momento di condivisione e di confronto tra i soggetti a vario titolo coinvolti nel processo di elaborazione del Piano e della sua successiva gestione, tra i quali ruolo di primo piano è assunto dai cittadini che vivono quotidianamente lo spazio pubblico.

In particolare, la partecipazione dei cittadini con disabilità ai processi decisionali che li riguarda direttamente è sancita dalla Legge 3 marzo 2001 n. 18, con la quale lo Stato Italiano ha ratificato la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità.

Il percorso partecipativo virtuoso svolto in collaborazione con i professionisti incaricati della redazione del PEBA non deve esaurirsi con l'approvazione dello strumento ma deve trovare la sua naturale prosecuzione nel coinvolgimento dei portatori di interesse nelle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di soluzione delle criticità rilevate.

Invito tipo e elenco non esaustivo di soggetti di invitare

Gli incontri sono stati organizzati dall'Ufficio referente; i progettisti hanno fornito all'ufficio la lettera di invito tipo e l'elenco, non esaustivo, dei portatori di interesse da coinvolgere che comprende:

1_ associazioni di persone con disabilità di valenza regionale / provinciale, tra le quali

- consulta regionale persone con disabilità: segreteria@consultadisabili.fvg.it

- consulta territoriale di Trieste: trieste@consultadisabili.fvg.it

(indicare nell'email: con preghiera di diffusione dell'invito alle associazioni rappresentate)

- CRIBA: criba@criba-fvg.it

- ENS provinciale Trieste (Ente Nazionale Sordi) trieste@ens.it

- UICI provinciale Trieste (Unione Italiana ciechi ed ipovedenti) uicts@uici.it

- Associazione Tetra – Paraplegici FVG Onlus : segreteria@paraplegicifvg.it

- Comitato paralimpico regionale FVG: friulivg@comitatoparalimpico.it

- Azienda sanitaria universitaria Giuliano Isontina (ASU GI): aias.trieste@libero.it

2_ associazioni di Trieste legate alla disabilità, tra le quali

ANFFAS - Cooperativa Sociale Trieste Integrazione: info@triesteintegrazioneanffas.it

segreteria@triesteintegrazioneanffas.it

3_associazioni di Trieste legate a persone con fragilità (centri per anziani, gruppi di cammino per anziani, pedibus, gruppi sportivi che svolgono attività con persone con disabilità, dirigente scolastico, referenti parrocchiali, ecc.)

4_persone residenti a Trieste portatori di interesse (persone con disabilità e loro familiari / caregiver) e non necessariamente legate ad associazioni, conosciute personalmente dai referenti e degli amministratori comunali

5_altre associazioni rilevanti per la comunità: commercianti, ordini professionali, ecc

6_Regione FVG - Direzione centrale infrastrutture e territorio

7_Comune di Trieste: assessori competenti e personale uffici interessati dall'attuazione del Piano (pianificazione ma anche lavori pubblici, manutenzioni, verde...); personale con disabilità.

E' stata inoltre consigliata la presenza di interprete LIS per permettere anche alle persone sorde la partecipazione agli eventi di confronto sul PEBA.

Incontri con i portatori di interesse

Nel corso dello svolgimento dell'incarico sono stati svolti i seguenti incontri con portatori di interesse, rappresentati dalle Associazioni di persone con disabilità e da cittadini che, a vario titolo, hanno voluto contribuire alla raccolta di dati ed informazioni utili alla redazione del PEBA

26 febbraio 2025

L'incontro partecipativo si è svolto presso la Sala Luttazzi al Magazzino 26 ed è stato dedicato a presentare le finalità generali del PEBA e, in particolare, gli obiettivi del PEBA di Servola, Chiarbola e San Giacomo.

Per l'Amministrazione Comunale erano presenti l'Assessore Politiche del Territorio Michele Babduer, l'arch. Dalla Betta (Direttore del Servizio Pianificazione Territoriale e RUP), il dott. Menegante; erano inoltre presenti la dott.ssa Consuelo Simone per la Regione Friuli Venezia Giulia, il dott. Michele Franz di CRIBA FVG.

Obiettivo è stata la condivisione delle scelte compiute in merito all'individuazione di percorsi, aree scoperte ed edifici comunali da analizzare con il PEBA, illustrati puntualmente con la proiezione di slides.



Al termine si è aperto il confronto con i cittadini sulle principali necessità da affrontare per rendere la città più accogliente, sicura ed inclusiva; non sono state proposte modifiche agli ambiti individuati per la redazione del PEBA.

Tutti gli interventi sono stati tradotti in LIS dalle interpreti incaricate dal Comune.

7 aprile 2025

Il secondo incontro ha avuto come finalità la simulazione di un rilievo condiviso con i cittadini attraverso una passeggiata in via del Carpineto, a Servola, per analizzare da vicino le criticità e le barriere che limitano la mobilità delle persone con disabilità e la sicurezza di tutti.

Via del Carpineto, oltre ad offrire possibilità di parcheggio nelle vicinanze, ha permesso un confronto su attraversamenti pedonali, segnaletica tattilo-plantare, pendenze longitudinali, pendenze trasversali legate ai passi carrabili, stalli per parcheggio, fermate del trasporto pubblico.

All'incontro erano presenti anche il dott. Menegante del Comune di Trieste e il dott. Michele Franz di CRIBA FVG.

1 ottobre 2025

In concomitanza con la Settimana Europea della Mobilità si è svolto, presso la Sala della Parrocchia Beata Vergine Addolorata in Piazzale Valmaura, il terzo incontro con la cittadinanza, dedicato all'illustrazione degli esiti della fase di rilievo, ormai completati.

The poster is divided into three main sections. The top left features the coat of arms of the Comune di Trieste and the text 'comune di trieste'. The top right contains the event details: 'Mercoledì 1 ottobre 2025', 'orario 17:00 - 19:00', and the location 'Sala della Parrocchia Beata Vergine Addolorata Piazzale Valmaura 7'. The middle section has a blue background with the text 'SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITA'' and an illustration of a location pin with icons for a bus, wheelchair, and bicycle. The bottom left section has a light blue background with the text 'PEBA Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche' and a circular icon with three nodes. The bottom right section contains the text 'Mobilità inclusiva il PEBA per i quartieri di Servola, Chiarbola e San Giacomo', 'A cura del Servizio Pianificazione Territoriale con Tabula Architetti Associati', and 'Ingresso libero fino ad esaurimento posti Sarà attivo il servizio di interpretariato LIS'.

Mercoledì 1 ottobre 2025
orario 17:00 - 19:00
Sala della Parrocchia
Beata Vergine Addolorata
Piazzale Valmaura 7

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITA'

PEBA
Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche

Mobilità inclusiva
il PEBA per i quartieri di Servola, Chiarbola e San Giacomo

A cura del Servizio Pianificazione Territoriale
con Tabula Architetti Associati

Ingresso libero fino ad esaurimento posti
Sarà attivo il servizio di **interpretariato LIS**

Attraverso la proiezione di slides, nella prima parte sono state presentate le modalità di impiego dell'Applicativo PEBA FVG nelle fasi di rilievo e di post rilievo; a seguire, è stata proposta una selezione di immagini di criticità significative, tanto per l'ambito urbano che per quello edilizio.



PEBA Comune di Trieste - Servola - Chiarbola - San Giacomo > Ambito Edilizio > 03.1 ISTITUTO COMPRENSIVO ITALO SVEVO > Esterno - Piano terra

Rilevatore: **0034**
 Data Rilievo: **29 Maggio 2025**
 Ultimo aggiornamento scheda: 01 settembre 2025


Indirizzo: **via Svevo 15 - Trieste (Trieste)**

Liv. di priorità: **1**

ID Scheda: **5897-0305**

RILIEVO STATO DI FATTO

EDIFICIO PERCORSO VERTICALE - SCALA CORRIMANO

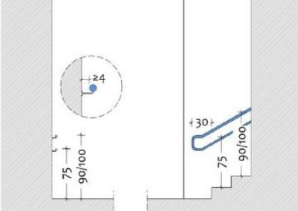


Non presente su entrambi i lati	SI
Dimensioni	X 250,00 Y -- cm
Materiale	--
Note relative al rilievo	--

LINK ALTRE CRITICITÀ

5897-0311 Liv. 1 **Secondo corrimano - Assenza Corrimano** via Svevo 15 - Trieste (Trieste) Costo stimato --

IPOTESI DI SOLUZIONE



P50042 (modificato)
Posa di corrimano
 Posa di doppio corrimano in acciaio ancorato alla parete o al parapetto esistente, composto da corrimano superiore ad h 90/100 cm e corrimano inferiore ad h 75 cm, prolungati di 30 cm oltre il termine della rampa, verniciati in tinta contrastante rispetto alla parete, incluse opere murarie, demolizioni e ripristini.
 Compreso corrimano con montanti in sostituzione del corrimano visibile a destra nella foto, prolungato sino al termine della rampa e posato in corrispondenza dei gradini per allontanare dal margine inclinato.

STIMA DEL COSTO
 Comprende 311 **1.209 €**

LA SCHEDELLA DELLA CRITICITÀ

GLOBAL PROJECT

1 ottobre 2025



In conclusione, è stato illustrato il questionario digitale realizzato per raccogliere le segnalazioni e le indicazioni dei cittadini, strutturato secondo le finalità previste dall'Applicativo PEBA FVG, richiedendone la compilazione entro fine ottobre.

Anche questo incontro ha visto la presenza dell'assessore Michele Babduer, dell'arch. Dalla Betta, e del dott. Menegante, oltre alla dott.ssa Giada Auber per la Regione Friuli Venezia Giulia, il dott. Michele Franz di CRIBA FVG.

Il servizio di interpretariato LIS, in presenza e svolto dalle due interprete incaricate dal Comune, si è svolto nonostante non vi fosse la presenza di persone sorde.

PARTECIPAZIONE

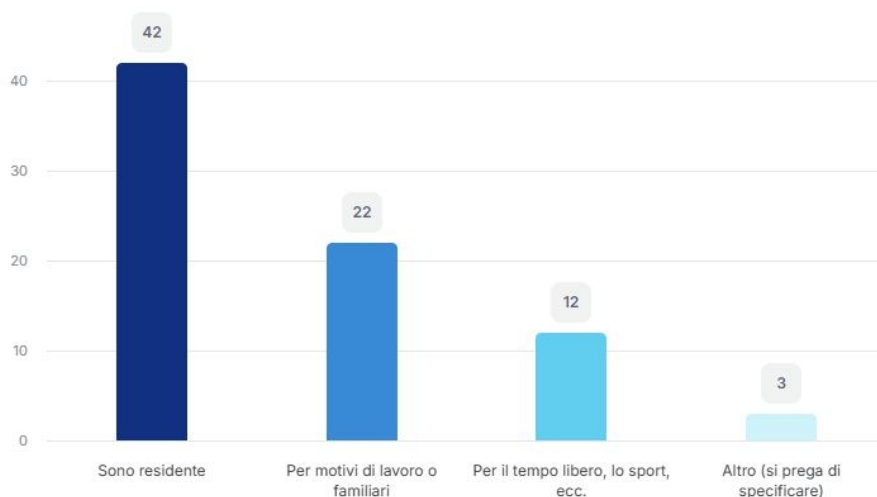
Incontro preliminare alla approvazione del Piano Al termine della redazione del PEBA, dopo l'adozione del Piano ma prima della sua approvazione e quindi in tempo utile per la presentazione di osservazioni da parte di tutti i cittadini e dei portatori di interesse, si suggerisce lo svolgimento di un incontro pubblico per illustrare l'intero percorso svolto e gli esiti complessivi del PEBA con particolare riferimento a costi e priorità di intervento.

Questionario Il questionario è stato predisposto dai professionisti incaricati per raccogliere suggerimenti e osservazioni da parte dei cittadini; le domande sono state calibrate per poter riversare le risposte nell'Applicativo PEBA FVG e contribuire all'assegnazione della Priorità di intervento primaria per ciascun edificio o area urbana analizzata.

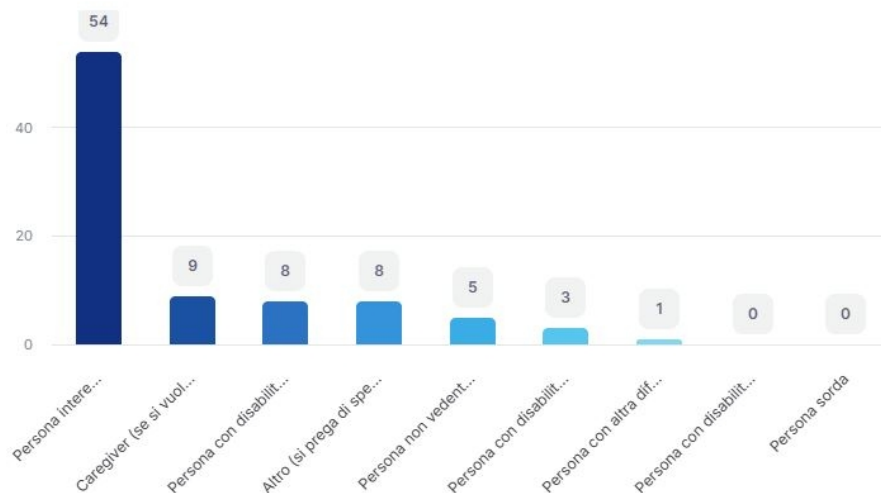
Dal 1 ottobre al 7 novembre 2025 sono stati compilati **73 questionari** con i seguenti risultati:

SEZIONE 1 _DATI GENERALI

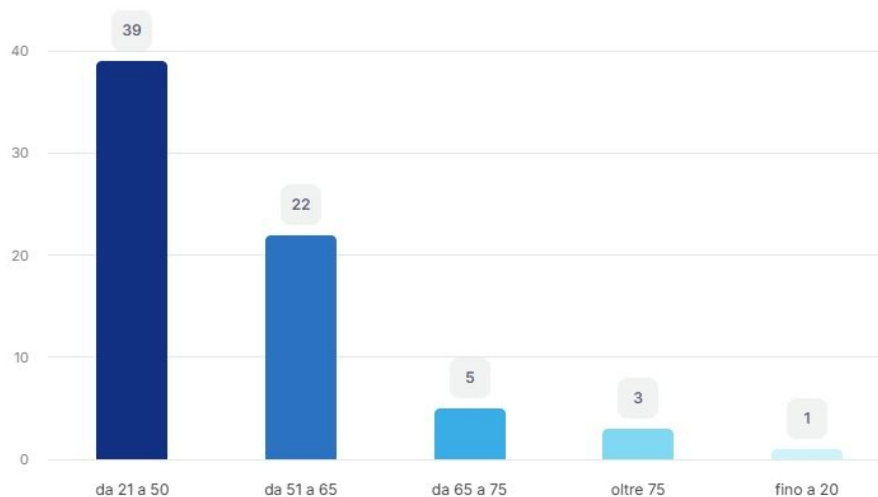
Domanda 1 **Frequenti Servola, Chiarbola e San Giacomo perché**



Domanda 2 **Tipo di portatore di interesse**



Domanda 3 **Età**



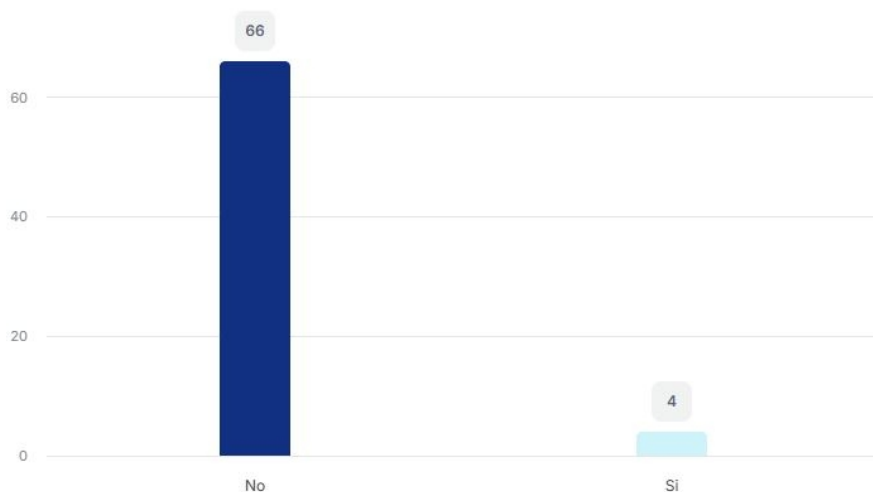
Domanda 4 **Se appartieni a qualche Associazione di portatori di interesse (es. associazioni che operano a sostegno delle persone con fragilità, disabilità, anziani, bambini ecc) indicane nome e indirizzo.**

- Nessuna: 2
- UICI TS: 3
- Circolo Arci Falisca: 5
- Bambini di Marco Cavallo: 1
- Associazione italiana sclerosi multipla: 1
- Associazione Italiana Assistenza agli Spastici: 1
- Associazione culturale Tina Modotti APS: 1

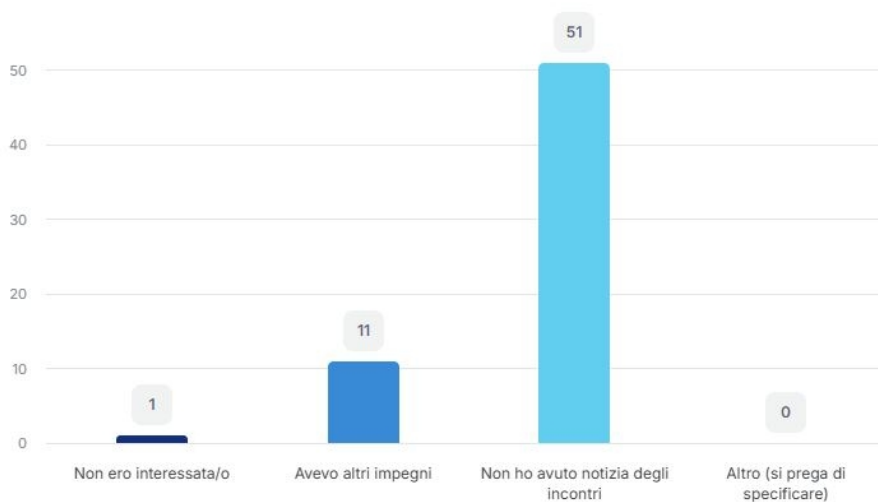
PARTECIPAZIONE

AISLA: 1
Aderente lista Idea Giuliana: 1
ALIA: 1

Domanda 5 **Hai partecipato agli incontri organizzati dal Comune in merito al PEBA?**



Domanda 6 **Se hai risposto “No”, per quale motivo?**



SEZIONE 2_RACCOLTA DATI BARRIERE ARCHITETTONICHE

Domanda 7

Secondo te, quanto sono importanti i seguenti PERCORSI PEDONALI?

Le risposte sono state trasferite nell'Applicativo PEBA FVG per l'attribuzione della priorità primaria allo specifico edificio rispetto all'insieme degli edifici rilevati (criterio: poco = 0 segnalazioni / abbastanza = 0,5 segnalazione / molto = 1 segnalazione)

	Poco	Abbastanza	Molto
campo San Giacomo	5	5	54
largo dei Pestalozzi	4	9	45
strada di Fiume	3	14	35
strada Vecchia dell'Istria	4	7	41
via Baiamonti	3	14	36
via Banelli	5	18	20
via Battera	4	17	22
Via Capodistria	4	14	30
Via D'Alviano	3	14	37
Via De Marchi	5	16	20
Via dei Giardini	4	13	24
Via dei Lavoratori	3	16	24
Via dei Modiano	5	14	24
Via dei Soncini	3	10	37
Via dei Vigneti	2	11	31
Via del Carpineto	3	9	31
Via del Molino a vento	4	7	41
Via del Pane bianco	3	13	30
Via del Ronchetto	4	12	29
Vie dell'Industria	7	12	27
via dell'Istria	5	11	43
Via della Calcara	6	12	22
via della Guardia	4	17	22
Via della Liburnia	4	16	18
via di Servola	4	10	31
Via Frausin	4	14	31
Via Gramsci	6	15	24
Via Lorenzetti	5	15	20

PARTECIPAZIONE

Via Orlandini	7	8	32
Via Petitti di Roreto	4	15	18
Via Pirano	4	15	22
Via Pitacco	6	9	25
Via Ponziana	4	12	33
Via Praga M.	3	11	26
Via Rivalto	4	15	19
Via Salata	7	12	18
Via San Marco	1	9	40
Via Seismit Doda	3	14	19
Via Svevo	2	13	33
Via Trissino	3	14	24
Via Ucekar	6	14	16
Via Valmaura	3	10	33
Via Veronese	2	14	29
Via Vespucci	4	12	31
Via Visinada	3	15	20
Via Zandonai	5	13	19
Via Zorutti	5	13	21

Domanda 8

Nei PERCORSI PEDONALI sopra elencati ci sono elementi POSITIVI relativi all'accessibilità che vuoi segnalare?

- Sì, ci sono guide naturali e gli autobus hanno i radiofari UICI LETIsmart per ciechi e ipovedenti
- Semaforo da poco istituito in Via Baiamonti altezza pasticceria Viezzoli-Pirona
- Nelle vie ampie e spaziose le cose non sono male ovviamente il tutto diventa difficile su vie molto strette, senza neanche marciapiedi o abbassamenti per salire o scendere
- Marciapiedi larghi in Via Baiamonti
- In via Baiamonti marciapiede largo, come anche in via Svevo ma solo nel pezzo dal n. 24 all'incrocio con via Capodistria
- In alcuni il passaggio è ampio e libero da auto parcheggiate
- Considero elementi positivi i marciapiedi larghi almeno un metro e mezzo e gli attraversamenti pedonali, dove esistenti
- Ci sono alcune zone ad esempio in via dell'Istria, nella zona vicino a Via Baiamonti dove la zona pedonale è stata migliorata recentemente
- Buona viabilità in via Baiamonti

Domanda 9

Nei PERCORSI PEDONALI sopra elencati ci sono elementi NEGATIVI relativi all'accessibilità che vuoi segnalare?

- Via della Guardia ha dei marciapiedi da sistemare per asfalto dissestato
- Tutti i percorsi pedonali sono piene di escrementi di animali.
- Percorrere via San Marco è molto difficile in quanto ci sono diverse strade laterali con le macchine parcheggiate in prossimità degli incroci. Il più pericoloso è l'incrocio via San Marco e via Marco Polo. Quest'ultima via, nel tratto via San Marco via Emo, a mio avviso dovrebbe essere messa a senso unico da via Emo in via San Marco.
Via San Marco è una strada poco illuminata. I marciapiedi, in tutti e due i sensi, rimangono al buio
- Tutti devono essere dotati di opportuni scivoli e segnalatori podotattili
- Tipicamente tenuti male, dissestati o sconnessi e spesso stretti
- Tanti buchi nei marciapiedi, pochi punti per sedersi, quando si attraversa la visibilità spesso è ridotta da bidoni immondizia o auto parcheggiate in divieto
- Spesso le strisce pedonali hanno poca visibilità, le auto sono parcheggiate fino a ridosso dell'intersezione stradale oppure direttamente sulle strisce pedonali anche se per pochi minuti. Non si contano gli esempi delle auto in sosta sulle fermate degli autobus
- Spesso i marciapiedi sono stretti, la carrozzina non passa oppure con difficoltà. Le buche e i dislivelli non si contano
- Spesso i marciapiedi sono occupati dalle auto
- Spesso il passaggio pedonale è stretto tanto da impedire il passaggio di due persone contemporaneamente, con automobili parcheggiate da un lato che rendono ancora più impervio il passaggio. In alcune strade il percorso pedonale è addirittura inesistente
- Sono pieni di barriere architettoniche e buche
- Serve un attraversamento pedonale in via del Pane Bianco davanti alla scuola. Le auto corrono senza limitatori di velocità
- Parcheggi selvaggi delle autovetture
- Numerose buche nell'asfalto dei marciapiedi, mancanza di corrimani sulle salite/discese, scarsissima pulizia che porta presenza di elementi pericolosi su cui si può scivolare (sacchetti, deiezioni ecc), poche alberature (in estate gli anziani li vedo camminare sotto il sole storditi), pochi punti dove una persona con difficoltà deambulatorie può sedersi o appoggiarsi in sicurezza, pochi centri di raccolta rifiuti (chi ha difficoltà spesso lascia la propria spazzatura per terra dove capita!)
- Non tutti gli attraversamenti semaforici sonori sono provvisti dei radiofari UICI LETIsmart. Gli ingressi principali o servizi dei posti pubblici sono senza radiofari.
- Necessità di dissuasori in Via d'Alviano e Via Svevo a ridosso degli istituti scolastici Biagio Marin, Ezio De Marchi e vicino alle scuole primarie San Giusto, Lovisato e la scuola Secondaria di 1° Italo Svevo
- Molte strade presentano marciapiedi inesistenti o stretti e in alcuni tratti dissestati. Talvolta le automobili parcheggiate sui marciapiedi o fermate bus ostacolano il passaggio
- Molte buche molte deiezioni anche umane scalini e mezzi parcheggiati ovunque
- Marciapiedi tappezzati di buche e/o con rattoppi scandalosi

- Marciapiedi stretti, praticamente inutili
- Marciapiedi stretti, pieni di buche, sprovvisi di scivoli, soprattutto in via Visinada e via Zorutti
- marciapiedi stretti, con pali stradali o pali della luce in mezzo al marciapiede, buche, scalini
- Marciapiedi, se esistenti, tutti dissestati, mancanza di scivoli adeguati alla salita della carrozzina, semafori con il verde pedonale super veloci.
Nel pezzo di via Svevo dall'incrocio semaforico alle Torri d'Europa un calvario con la carrozzina. Per andare allo Scalo Legnami (supermercato Lidl) si rischia di essere travolti dai tir e non esistono percorsi per carrozzina
- Marciapiedi sconnessi a Servola. Poca accessibilità (barriere architettoniche) in via di Servola angolo via Pitacco. Marciapiedi di via Ronchetto con automobili posteggiate selvaggiamente
- Marciapiedi molto sconnessi, senza lo scivolo finale, poco pratici per ipovedenti
- Marciapiedi in pessime condizioni a Servola (anche stretti, ma su questo non si può fare niente, essendo il borgo originario). In Via del Pane Bianco, per raggiungere l'Asilo Borgo Felice, la strada si restringe e il marciapiede non c'è in prossimità del posteggio per camper; andrebbe allargata la strada sul lato del posteggio e creata continuità del marciapiede (la cabina elettrica a metà percorso è già arretrata e l'allargamento non creerebbe granché disagio al posteggio)
- Marciapiedi dissestati, attraversamenti pedonali pericolosi (poco segnalati), semafori all'incrocio di via Svevo dove attraversano i bambini per andare a scuola spesso in tilt con il giallo lampeggiante
- Marciapiedi con buche e avvallamenti, persone anziane hanno grossi problemi deambulare
- Marciapiedi assenti o stretti o senza discesa ma con bordo alto
- Marciapiedi ammalorati. Parcheggi selvaggi. Strisce pedonali poco visibili. Lampioni che fanno poca luce. Abbassamento del marciapiede per le sedie a rotelle. Cestini per immondizie e deiezioni canine
- Marciapiede molto stretto in corrispondenza della Scuola Laghi, con macchine posteggiate su Strada di Fiume, in corrispondenza dell'accesso a scuola. Visibilità conseguentemente ridotta su una direttrice ad alto scorrimento. Necessita di un semaforo a chiamata
- I marciapiedi sono spesso rovinati (pieni di buchi), troppo stretti, gradini nei pressi delle strisce pedonali.
- Il semaforo nuovo all'angolo con via Rivalto e' inutile perché prima gli attraversamenti serviti erano sicuri e ora il pedone ci impiega più di 5 minuti per l'attraversamento, crea ingorgo x le macchine perché non e' differenziato per chi svolta in via San Marco e bisogna dar la precedenza a via San Giacomo in Monte (e gli ingorghi creano inquinamento) e i pedoni continuano ad attraversare a meta' piazza dove c'erano le vecchie strisce
- Discontinuità nelle segnaletiche e negli abbassamenti, poca visibilità degli attraversamenti a causa della sosta troppo a ridosso delle strisce pedonali
- Considero elementi negativi l'assenza di marciapiedi, i marciapiedi larghi meno di un

metro e mezzo, i marciapiedi dissestati, l'assenza di attraversamenti pedonali e gli attraversamenti pedonali con scarsa visibilità sia per i pedoni sia per i conducenti.

- Ci sono alcune zona di via dell'Istria, soprattutto nella parte vicino a Valmaura dove i marciapiedi e l'accessibilità dovrebbe essere migliorata. Anche nella zona di piazza Mascagni la pedonalizzazione soprattutto per attraversare la strada dovrebbe essere migliorata
- Buche, illuminazione scarsa, sporcizia tipo cacche di cane da evitare

Domanda 10

Secondo te, quanto sono importanti le seguenti AREE SCOPERTE?

Le risposte sono state trasferite nell'Applicativo PEBA FVG per l'attribuzione della priorità primaria allo specifico edificio rispetto all'insieme degli edifici rilevati (criterio: poco = 0 segnalazioni / abbastanza = 0,5 segnalazione / molto = 1 segnalazione)

	Poco	Abbastanza	Molto
Parcheggio via San Lorenzo in Selva	7	21	9
Parcheggio via del Carpineto	5	18	20
Parcheggio via Ponziana	4	15	21
Cimitero di Servola	2	15	26
Pineta S. Miniussi	2	14	25
Giardino Pincherle	3	17	19
Giardino via Orlandini	3	17	24
Area sportiva Via Cossetto	3	18	14
Area sportiva Via Praga	2	17	22
Giardino Bernetich	4	18	15
Ingresso ciclabile Cottur	4	15	33

Domanda 11

Nelle AREE SCOPERTE sopra elencate ci sono elementi POSITIVI relativi all'accessibilità che vuoi segnalare?

- Sono vicine ad aree rilevanti del quartiere
- Si trova facile parcheggio nelle vicinanze
- Poche
- Non per ciechi e ipovedenti
- Nella ciclabile si può accedere sia dalle scale che dalla discesa
- Considero elementi positivi i percorsi riservati ai soli pedoni, ossia quelli che non li costringono alla coesistenza con i veicoli, nonché i percorsi privi di barriere architettoniche.

Domanda 12 **Nelle AREE SCOPERTE sopra elencate ci sono elementi NEGATIVI relativi all'accessibilità che vuoi segnalare?**

- Si per ciechi e ipovedenti
- Sì, ingresso Cottur totalmente inaccessibile a causa delle forti pendenze e della presenza di scalini
- Sempre pavimentazioni dissestate, il verde è incolto, pochi bidoni dove buttare le cacche dei cani (quindi bisogna camminare tanto), pochi punti dove sedere e riposare, per i bambini e i ragazzini un po' più grandi non c'è molto, l'illuminazione è scarsa di sera
- Scale
- Poca visibilità notturna. Mancano marciapiedi per i pedoni
- Per accedere alla ciclabile non è previsto un passaggio pedonale ma si passa in mezzo al parcheggio
- Pavimentazione sconnessa, manutenzione scarsa
- L'ingresso alla Cottur ed al parcheggio di via Gramsci è da ripensare completamente
- L'area sportiva in via Praga è chiusa e in condizioni disastrose. La pineta Miniussi è poco accessibile e da fare manutenzione. Il giardino di Via Orlandini aveva bisogno di manutenzione, ma è da tanto che non lo frequento. Il cimitero di Servola ha poca accessibilità
- Incuria del verde, buche nell'asfalto, pochi punti dove sedersi in sicurezza
- Il giardino Orlandini e' sempre frequentato da persone poco raccomandabili e oggetto di vandalismi frequenti... non si può' passeggiare ne' portare i bambini a giocare.....va presidiato In tutte le vie vanno sanzionati i proprietari dei cani che non raccolgono le deiezioni. Vanno aggiustati i marciapiedi
- Devono indicare meglio l'accesso
- Da persona in sedia a rotelle segnalo la difficoltà nel trovare percorribilità sui marciapiedi che sono alti e pieni di buchi e i basoli sono storti e le ruote si piantano e il mio caregiver deve fare una fatica immensa. Anche ci sono pali della segnaletica stradale che rendono il passaggio difficile
- Considero elementi negativi la mancaza di percorsi riservati ai soli pedoni, la coesistenza forzata con i veicoli e la presenza di barriere architettoniche
- Cimitero di Servola: area sconnessa. Pineta Miniussi: poco accessibile, molto poca manutenzione. Area sportiva via Praga: inaccessibile!! da rifare completamente. Area sportiva di via Cossetto: da migliorare / riqualificare
- Area via Praga completamente abbandonata
- Alcune sono chiuse all'accesso e difficoltose da raggiungere con passeggini
- Alcune aree sono di difficile accessibilità pedonale, altre sono in abbandono
- Accesso alla Cottur zona Burlo inaccessibile per tutti

Domanda 13 **Secondo te, quanto sono importanti i seguenti EDIFICI?**

Le risposte sono state trasferite nell'Applicativo PEBA FVG per l'attribuzione della priorità primaria allo specifico edificio rispetto all'insieme degli edifici rilevati (criterio: poco = 0 segnalazioni / abbastanza = 0,5 segnalazione / molto = 1 segnalazione)

	Poco	Abbastanza	Molto
Complesso scolastico De Marchi - Grbec	2	8	40
Scuola dell'infanzia Don Chalvien e nidi d'infan.	1	12	33
Istituto comprensivo Italo Svevo	1	9	43
Istituto comprensivo Italo Svevo - Palestra	0	10	40
Scuola primaria Biagio Marin	0	10	44
Scuola dell'infanzia Borgo Felice	1	11	38
Scuola primaria San Giusto Martire	1	10	37
Ricreatorio comunale Gentili	1	9	42
Ricreatorio comunale Pitteri	1	8	43
Chiesa di San Lorenzo Martire	2	16	22
Museo del Presepe e del Ferromodellismo	4	13	25

Domanda 14 Negli EDIFICI sopra elencati ci sono elementi POSITIVI relativi all'accessibilità che vuoi segnalare?

- Provvisto di montacarichi per evitare i gradini dell'ingresso principale. Scuola in cui vado a votare
- Possibilità di raggiungerli a piedi per gli abitanti del rione
- Non lo conosco bene ma il ricreatorio Pitteri sembra facilmente accessibile in carrozzina con un grande cancello e si sviluppa tutto sul piano terra
- La scuola De Marchi - Grbec e la Chiesa di Servola sono di facile accessibilità
- Diversi hanno gli elementi per far accedere i disabili
- Considero positivamente le aree di tali edifici prive di barriere architettoniche
- Complesso scolastico De Marchi Grbec ben ristrutturato, Chiesa di San Lorenzo accessibile con la rampa
- complesso scolastico De Marchi Grbec

Domanda 15 Negli EDIFICI sopra elencati ci sono elementi NEGATIVI relativi all'accessibilità che vuoi segnalare?

- Troppe auto per strada
- Sono da restaurare
- Scuola primaria Marin in cattivo stato, poco accessibile. Marciapiedi per raggiungere il ricreatorio Gentilli in cattivo stato
- Scuola primaria Biagio Marin: scarsa accessibilità disabili (anche come seggio elettorale)

- Scivoli con pendenza errata all'ingresso principale
- Scale
- Per accedere al ricreatorio Gentili i marciapiedi sono quasi sempre molto stretti, a malapena riesce a passare il pedone
- Mancano radiofari per ciechi e ipovedenti
- La scuola Marin (che è anche seggio elettorale) è accessibile con difficoltà per i disabili
- La scuola in via Vespucci è difficile per andare a votare per chi non cammina bene
- Impossibile accedere
- Il cancello della scuola primaria San Giusto Martire quello che da su via Visinada è completamente arrugginito e pericolante - da sostituire al più presto. Inoltre le pareti della palestra dell'istituto di via Svevo ci sono delle crepe grandissime da attenzionare.
- Eccessivo ingorgo di automobili in alcune fasce orarie. Accessi pedonali scarsi
- Servono attraversamenti pedonali e servirebbe in via Pane Bianco rallentatore di velocità. La viabilità in via Praga è un enorme criticità nelle ore della scuola. Serve ulteriore accesso alla scuola. È sempre tutto un pericolosissimo ingorgo in salita e discesa con bambini che attraversano. I "nonni paletta" non sono sufficienti
- Da mettere in sicurezza le scale di accesso su via San Marco. I ragazzi potrebbero cadere. I giochi esterni andrebbero rimodernati.
- Considero negativamente le aree di tali edifici non privi di barriere architettoniche.

Domanda 16

Nella prossima estensione del PEBA di Trieste, quali ALTRI SPAZI ritieni importante analizzare?

- Via San Michele
- Via della Guardia angolo Coop
- Tutti i rioni della città hanno bisogno di più attenzione al pedone e a chi ha mobilità ridotta
- Tutti i luoghi in cui si può creare nuovo verde invece che cemento. Tutte le pubbliche vie: e' assolutamente carente la manutenzione del manto stradale e dei marciapiedi. Mi risulta essere un compito del Comune e non un onere dei cittadini segnalare, spesso comunque senza risposta
- Tutte le zone periferiche, poco curate rispetto al centro città
- Tutte le altre vie e piazze dei tre rioni non già menzionate
- Skate park: vogliono fare un muro invece di fare manutenzione, è un punto importante di aggregazione dei più giovani
- Sicuramente miglioramento della zona pedonale di Giarizzole e della strada che va verso lo Stadio Rocco
- Servizi pubblici come posta, bancomat e farmacie
- Piazza Goldoni, San Vito, rive
- Piazzale de Gasperi
- Piazza Garibaldi e limitrofi
- Per me per gli anziani hanno bisogno di servizi di tipo sanitario o ambulatoriale raggiungibili a piedi non so se sono presenti in questi rioni

- Marciapiedi viale Ippodromo tutto il lato dell'ippodromo marciapiedi pieni di buche; Marciapiede viale Ippodromo / angolo con piazza Foraggi (zona ater) impraticabile, necessitano di un urgente riasfaltatura, visti anche i molti parcheggi per disabili situati proprio in zona
- La zona della scuola Pollitzer in via dell'Istria
- La Scuola secondaria Bergamas in quanto priva di ascensore
- Largo Pestalozzi proseguendo verso il Burlo non abbiamo parcheggi, marciapiedi inaccessibili o comunque pericolosi in più la finta rotonda che con la bora vola dappertutto comprese le vetrine delle attività commerciali
- Largo Barriera, Scala Cappuccini, via Pondares
- In Strada di Fiume da un certo punto, sia a scendere che a salire, il marciapiede è inesistente. Chi deve percorrere quel tratto di strada a piedi, rischia seriamente di essere investito, poiché le auto e le ambulanze (in emergenza) salgono o scendono a velocità sostenuta
- Il resto del territorio comunale
- Gli spazi più frequentati da bambini e famiglie
- Giardino ex Cinema di Servola (2 segnalazioni) - Ex edificio scolastico in via Fianona
- Giardino Basevi (2 segnalazioni)
- Giardinetti per i bambini
- Borgo San Sergio
- Attraversamenti pedonali
- Aree circostanti i principali Ospedali (Maggiore e Cattinara) e comprensorio ex OPP
- Area campo adiacente Chiesa San Lorenzo Servola
- Allargare marciapiedi e scivoli corrispondenti e rifare asfalto completo

Domanda 17

Altre segnalazioni che ritieni utili al PEBA

- Tenere il focus sul fatto che consentire l'accessibilità autonoma e pedonale ai luoghi è una questione di rispetto e sicurezza per l'intera comunità
- Sono residente in via Svevo 24 con garage in via D'Alviano 100. Con l'incrocio semaforico esistente per me, con la macchina, è impossibile accedere all'area privata del condominio e al mio garage. Secondo il Comune, venendo dalle Torri d'Europa, dovrei percorrere tutta via Svevo, via Capodistria, via Baiamonti e finalmente trovarmi nel senso di marcia giusto per poter entrare nel mio garage. Ditemi voi se è normale.
- Posizionamento di un semaforo in Strada di Fiume 155, di fronte alla scuola primaria e dell'infanzia S. Laghi
- Più parcheggi riservati nelle zone periferiche, più fermate degli autobus accessibili
- Oltre all'accessibilità bisogna pensare al rifacimento di tutti i marciapiedi e di tutte le strade dissestate
- Noi commercianti oramai non abbiamo commenti da fare ma ci lavoriamo e viviamo in questa parte della città con scuole sia comunali che regionali siamo senza parcheggi e senza nessuno che ci ascolta
- Monitorare via Frausin (spazio ex Pavan - Futura palestra - sovradimensionata)

Monitorare / valorizzare i giardini (via Orlandini etc)

- Molti marciapiedi sono stretti e alti
- Istituire attraversamenti pedonali ai numerosi incroci che ne sono sprovvisti del tutto o in parte; creare i marciapiedi mancanti; allargare fino ad almeno un metro e mezzo quelli troppo stretti; risanare quelli ammalorati; vietare la sosta a cavallo dei marciapiedi; istituire le Zone 30 previste dal PUMS; rendere ZTL le vie Antico, Bonazza, Sartorio, Kobler, Gianelli, Patrizio, Vincenti, Fachinetti, Rinaldi, Moise, Stancovich, Coppo, Budrio, Zarotti, Fra Paolo Naldini, Furlani e D'Alessio.
- In via Pondares continuano a cadere vecchietti col bastone e vecchiette con la borsa della spesa, il marciapiede che si trova all'ingresso del parcheggio della Coop è troppo alto e dall'altra parte il marciapiede è completamente dissestato, è l'ora di fare qualcosa prima che qualcuno si faccia male ancora più seriamente di cadute che si concludono al pronto soccorso
- Il sistema UICI LETIsmart è lo standard nazionale della Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti quale unico rappresentante governativo riconosciuto per tali disabilità. E' il sistema più flessibile ed economico in aiuto alla disabilità visiva e si sta diffondendo in tutte le città italiane sui trasporti TPL, attraversamenti semaforici, ospedali, scuole, università, musei, spiagge e parchi oltre a rafforzare il turismo accessibile in genere. www.letismart.it
- Che il Comune investa i soldi nella manutenzione dei beni esistenti prima di pensare di crearne nuovi
- Controllare la situazione del pavimento stradale e renderlo fruibile alle persone con sedia a rotelle, aiuterà tutti a vivere meglio i quartieri di questa città che mi ha adottato e che amo molto. Può succedere a chiunque di dover avere bisogno di passaggi facili
- Anche la pedonalizzazione di Via Benussi inclusi i marciapiedi necessita di un miglioramento, compresa tutta via Flavia soprattutto nell'incrocio con via Brigata Casale dove mancano delle strisce pedonali sicure
- Andrebbero privilegiate le aree attigue ai servizi pubblici (Comune, Regione, Inail, ecc.)

Ulteriori segnalazioni

In fase di rilievo sono state molteplici le segnalazioni raccolte da parte di cittadini che, in analogia con quanto pervenuto dalle segnalazioni attraverso il questionario, hanno rimarcato:

- presenza di buche e sconessioni
- presenza di osatcoli, tra i quali escrementi di animali
- assenza di aree con panchine
- assenza di cestini per rifiuti e per fli escrementi degli animali
- percorsi impraticabili per auto in sosta

Il referente alle strutture educative Scuola dell'infanzia DON CHALVIEN, Nido d'infanzia SCARABOCCHIO e Nido d'infanzia FILASTROCCA ha inviato attraverso email le seguenti segnalazioni pervenute dalle famiglie:

- assenza di parcheggio riservato a disabili davanti l'entrata della scuola Don Chalvien

(presenti solamente davanti alla scuola primaria Lovisato)

- manca di un semaforo in corrispondenza delle strisce pedonali nelle vicinanze dell'entrata del civico 21/1, presidiato solamente al mattino dai "nonni - paletta", non presenti al pomeriggio o in tarda mattinata. La via Svevo si sa è molto trafficata.

Infine, di grande rilievo è la relazione “Progetto PEBA per persone con demenza – via Svevo e via Baiamonti” inviata dalla Comunità Educante Società Cooperativa Sociale, ente proprietario e gestore della Residenza di 3° livello e dei Centri Diurni per anziani non autosufficienti in via Svevo 34 a Trieste (**Casa Emmaus – A Casa Mia**).

Data la ricchezza del documento, lo si riporta integralmente come allegato alla presente relazione.

Tutti i contenuti del PEBA di Trieste - Servola, Chiarbola, San Giacomo (contenuti grafici e testuali della relazione, descrizione testuale delle soluzioni e schemi grafici originali non derivati dall'Applicativo PEBA FVG, contenuti grafici e testuali dell'abaco) sono prodotto originale degli architetti Casola e Gaiatto, che ne detengono la proprietà intellettuale mentre la proprietà degli elaborati è del Comune di Trieste.

La documentazione non può essere utilizzata, anche parzialmente, per scopi diversi da:

- quelli inerenti le procedure amministrative del PEBA di Trieste - Servola, Chiarbola, San Giacomo;
- lo svolgimento delle sue fasi attuative.

Gli elaborati non possono essere estrapolati da terzi ed utilizzati, anche in parte, senza citare la fonte e senza la preventiva esplicita autorizzazione del Comune di Trieste, sentiti gli autori, per tramite del Servizio Pianificazione Territoriale.



Proposta per PEBA Trieste via Svevo e via Baiamonti

Redatta da
dott.sa Martina Zivic – *Coordinatore attività SocioSanitarie dei Centri Diurni*

Verificata e Validata da
dott. Luca Sibilla – Amministratore Delegato

SOMMARIO

PROPOSTA PER PEBA TRIESTE

1. INTRODUZIONE.....	4
2. OBIETTIVI	4
OBIETTIVI GENERALI	5
OBIETTIVI SPECIFICI.....	5
1. MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ FISICA E COGNITIVA DEGLI SPAZI PUBBLICI	5
• CREARE PERCORSI PEDONALI CONTINUI, PRIVI DI BARRIERE E FACILMENTE PERCORRIBILI.	5
• INSTALLARE ARREDI E SEGNALETICA CHIARA, LEGGIBILE E COERENTE, PER FAVORIRE LA COMPrensIONE E L'ORIENTAMENTO.....	5
2. FACILITARE L'AUTONOMIA E L'ORIENTAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI	5
• INTRODURRE UNA SEGNALETICA AD ALTO CONTRASTO CON SIMBOLI INTUITIVI CHE INDICHINO CHIARAMENTE I PUNTI DI INTERESSE (CHIESA, FARMACIA, NEGOZI, FERMATE AUTOBUS).....	5
• POSIZIONARE PANCHINE ACCESSIBILI E PUNTI DI SOSTA REGOLARI PER CONSENTIRE PAUSE E MOMENTI DI SICUREZZA LUNGO IL PERCORSO.	5
3. AUMENTARE LA SICUREZZA E IL COMFORT DEI PERCORSI PEDONALI	5
• MIGLIORARE ILLUMINAZIONE, VISIBILITÀ E CONDIZIONI DELLE PAVIMENTAZIONI.	5
• GARANTIRE COLLEGAMENTI SICURI E SENZA OSTACOLI TRA I PRINCIPALI SERVIZI DEL QUARTIERE.	5
4. RAFFORZARE IL SENSO DI APPARTENENZA E LA PARTECIPAZIONE DELLA COMUNITÀ	5
• COINVOLGERE SCUOLE, STRUTTURE SOCIO-SANITARIE, RESIDENTI E ATTIVITÀ COMMERCIALI NELLA PROGETTAZIONE E NELLA CURA DEL PERCORSO.....	5
• PROMUOVERE MOMENTI DI SENSIBILIZZAZIONE E INIZIATIVE CONDIVISE PER DIFFONDERE UNA CULTURA DELL'ACCESSIBILITÀ E DELL'ATTENZIONE VERSO LE FRAGILITÀ.	5

5.	SPERIMENTARE UN MODELLO REPLICABILE DI INTERVENTO URBANO INCLUSIVO	5
	• TESTARE SOLUZIONI SEMPLICI E SOSTENIBILI CHE POSSANO ESSERE ADOTTATE IN ALTRI RIONI DELLA CITTÀ.	5
	• FORNIRE AL COMUNE E AGLI UFFICI PEBA INDICAZIONI OPERATIVE UTILI PER LA PIANIFICAZIONE DI INTERVENTI FUTURI.	5
3.	DESTINATARI	6
4.	AZIONI PROPOSTE	6
5.	RISULTATI ATTESI	8
	INDICATORI DI SUCCESSO	9
6.	PARTNER POTENZIALI	9
7.	CONCLUSIONE	10

1. INTRODUZIONE

Il progressivo invecchiamento della popolazione e l'aumento delle persone affette da demenza rappresentano una sfida crescente per le città, chiamate a ripensare i propri spazi pubblici in chiave più accessibile, leggibile e accogliente.

Trieste, città da sempre attenta ai temi dell'inclusione e della salute, può diventare un esempio concreto di attenzione verso le persone più fragili, attraverso interventi che migliorino la qualità della vita quotidiana nei quartieri.

In questo contesto si inserisce la proposta progettuale che vi illustriamo. L'iniziativa riguarda l'area urbana compresa tra **via Italo Svevo e via Baiamonti, estendibile anche a via Pirano e via Capodistria**, un rione caratterizzato dalla presenza di importanti servizi di prossimità:

- l'**Istituto Comprensivo Italo Svevo**, punto di riferimento educativo e sociale;
- la **Residenza di 3° livello e i Centri Diurni "Casa Emmaus"**, che accoglie e assiste molti anziani del quartiere;
- una rete di **negozi, servizi sanitari, la chiesa e le fermate dell'autobus**, che costituiscono i principali luoghi di relazione e orientamento quotidiano.

L'obiettivo del progetto è **migliorare la fruibilità, la sicurezza e il comfort urbano per le persone con deterioramento cognitivo / demenza**, favorendo spostamenti più agevoli e sicuri tra i luoghi di vita e di interesse. Quindi curando non solamente l'abbattimento di barriere architettoniche per promuovere la mobilità, ma anche individuare possibili soluzioni "protesiche" che siano di supporto alle autonomie cognitive residue della persona.

Attraverso interventi mirati – come **panchine accessibili, segnaletica chiara, percorsi pedonali continui e aree di sosta confortevoli** – si intende promuovere **autonomia, benessere e socialità**, restituendo a tutti i cittadini la possibilità di vivere il quartiere con serenità.

Il percorso proposto non è solo un'infrastruttura funzionale, ma anche un **segno di attenzione e cura urbana**, che rafforza il legame tra le persone e il territorio, rendendo la città più vicina ai bisogni reali della sua comunità.

2. OBIETTIVI

Il progetto "**Percorsi Amici della Demenza**" intende tradurre in azioni concrete la volontà di rendere il quartiere **più accessibile, leggibile e accogliente per tutti**, con particolare attenzione alle persone con demenza, agli anziani e a chi incontra difficoltà di orientamento o mobilità. L'obiettivo non è soltanto eliminare barriere fisiche, ma anche creare **un ambiente urbano chiaro, sicuro e rassicurante**, in cui ogni persona possa muoversi con autonomia e serenità.

Per raggiungere questo traguardo, il progetto si articola in **un obiettivo generale** e in una serie di **obiettivi specifici**, che guidano le azioni previste sul territorio.

Obiettivi Generali

Promuovere la **fruibilità, la sicurezza e la qualità dello spazio pubblico** nel rione Italo Svevo – Baiamonti – Pirano – Capodistria, attraverso la realizzazione di un **percorso urbano accessibile e riconoscibile**.

L'obiettivo generale è quello di garantire a tutte le persone, indipendentemente dall'età o dalle capacità cognitive e motorie, la possibilità di **muoversi, orientarsi e sostare** nel quartiere in modo autonomo, confortevole e sicuro.

Obiettivi Specifici

1. Migliorare l'accessibilità fisica e cognitiva degli spazi pubblici

- Creare percorsi pedonali continui, privi di barriere e facilmente percorribili.
- Installare arredi e segnaletica chiara, leggibile e coerente, per favorire la comprensione e l'orientamento.

2. Facilitare l'autonomia e l'orientamento negli spostamenti quotidiani

- Introdurre una segnaletica ad alto contrasto con simboli intuitivi che indichino chiaramente i punti di interesse (chiesa, farmacia, negozi, fermate autobus).
- Posizionare panchine accessibili e punti di sosta regolari per consentire pause e momenti di sicurezza lungo il percorso.

3. Aumentare la sicurezza e il comfort dei percorsi pedonali

- Migliorare illuminazione, visibilità e condizioni delle pavimentazioni.
- Garantire collegamenti sicuri e senza ostacoli tra i principali servizi del quartiere.

4. Rafforzare il senso di appartenenza e la partecipazione della comunità

- Coinvolgere scuole, strutture socio-sanitarie, residenti e attività commerciali nella progettazione e nella cura del percorso.
- Promuovere momenti di sensibilizzazione e iniziative condivise per diffondere una cultura dell'accessibilità e dell'attenzione verso le fragilità.

5. Sperimentare un modello replicabile di intervento urbano inclusivo

- Testare soluzioni semplici e sostenibili che possano essere adottate in altri rioni della città.
- Fornire al Comune e agli uffici PEBA indicazioni operative utili per la pianificazione di interventi futuri.

3. DESTINATARI

Il progetto “si rivolge in primo luogo alle **persone con demenza o con difficoltà cognitive**, che potranno muoversi con maggiore sicurezza e orientarsi più facilmente all’interno del quartiere.

Gli interventi proposti possono comprendere una segnaletica chiara, panchine accessibili e percorsi pedonali continui, pensati per restituire **autonomia, serenità e fiducia** a chi spesso vive la città con disagio o disorientamento.

Un’attenzione particolare è rivolta anche agli **anziani con ridotta mobilità**, che potranno usufruire di spazi più comodi e leggibili, e ai **familiari o caregiver**, che accompagneranno i propri cari in un contesto urbano più accogliente e rassicurante.

Il progetto coinvolge inoltre gli **ospiti e il personale della Residenza Casa Emmaus e dei Centri Diurni** e più in generale tutti coloro che vivono, studiano o lavorano nell’area del rione.

In modo indiretto, i benefici si estendono a tutta la **comunità locale**: residenti, commercianti, associazioni e servizi che potranno contare su un quartiere più curato, ordinato e vivibile.

L’iniziativa offre anche un valore aggiunto per il **Comune di Trieste** e gli uffici tecnici coinvolti nel PEBA, che potranno utilizzare questo progetto come **esperienza pilota** per sviluppare in futuro altri percorsi accessibili e inclusivi in diverse zone della città.

4. AZIONI PROPOSTE

Per raggiungere gli obiettivi individuati, il progetto prevede una serie di **azioni concrete e coordinate** che mirano a migliorare l’accessibilità e la fruibilità dello spazio urbano, con interventi semplici ma di grande impatto sulla vita quotidiana delle persone

Le azioni si sviluppano lungo un **percorso urbano connesso ai principali punti di interesse del rione** – la scuola Italo Svevo, la Residenza Casa Emmaus, i Centri Diurni, la chiesa, la farmacia, le fermate dell’autobus e i negozi di vicinato – creando una rete di luoghi riconoscibili, sicuri e accoglienti.

Ogni intervento è pensato per **favorire l’autonomia, l’orientamento e la serenità** di chi vive o attraversa il quartiere, con particolare attenzione alle persone con demenza, agli anziani e a chi incontra difficoltà motorie o cognitive.

Le azioni proposte uniscono aspetti **funzionali e sociali**, valorizzando non solo la componente fisica dello spazio pubblico (marciapiedi, segnaletica, panchine), ma anche quella **relazionale e comunitaria**, attraverso momenti di partecipazione, formazione e sensibilizzazione.

In questo modo, il progetto non si limita a introdurre nuove infrastrutture, ma intende **ricucire i legami tra le persone e i luoghi**, restituendo al quartiere un volto più umano, leggibile e inclusivo.

1. Percorso urbano inclusivo

- Tracciato pedonale segnalato che unisce gli spazi centrali del quartiere: ingresso dell'Istituto Comprensivo Italo Svevo, la Residenza "Casa Emmaus", i Centri Diurni, la fermata autobus, la chiesa e la farmacia.
- Installazione di segnaletica con pittogrammi semplici (Le linee guida collegano la chiarezza del way-finding al miglioramento dell'autonomia delle persone con demenza.
- Collocazione di panchine accessibili ogni circa 100 m lungo il percorso, con schienale e braccioli, in aree riparate e ombreggiate (via Baiamonti).
- Adeguamento dei marciapiedi lungo il percorso: pavimentazione uniforme, larghezza minima, assenza di ostacoli, dislivelli ridotti al minimo.
- Realizzazione di "punti di riferimento visivi" (es., fioriera distintiva, arredo urbano colorato) a intersezioni chiave, per aumentare la leggibilità del percorso (principio "familiarità" e "distintività").

2. Fermate dell'autobus "amiche"

- Installazione di pannelli informativi alle fermate con simboli grandi, contrasto elevato e indicazioni verso i principali servizi (es. "farmacia → 100 m", "scuola ← 50 m").
- Sedute ergonomiche nelle pensiline, con materiale antiscivolo, altezza comoda, braccioli e zona d'attesa ben visibile.
- Coordinamento visivo con il percorso: usare lo stesso colore o simbolo per rendere coerente l'esperienza visiva.
- Miglioramento dell'illuminazione della pensilina e dello spazio circostante per favorire sicurezza serale e visibilità.
- Verifica che il collegamento dalla fermata al percorso pedonale sia privo di ostacoli, con attraversamenti segnalati e rampe accessibili.

3. Aree di sosta e comunità

- Creazione zone raccolte lungo il tracciato con sedute, piante, fioriere e qualche elemento ludico o artistico (murales, panchina decorata) che favoriscano la socialità e la riconoscibilità del luogo.
 - Coinvolgimento dei negozi di vicinato e delle attività commerciali: adesivi "Esercizio Amico della Demenza" in vetrina, formazione base per il personale sull'accoglienza e orientamento delle persone fragili.

4. Sensibilizzazione, partecipazione e rete locale

- Workshop con la comunità locale (residenti, commercianti, scuola, residenza e centri diurni) per presentare il progetto, raccogliere idee, definire punti preferiti per panchine e segnaletica, favorendo un approccio partecipato.
- Campagna informativa: poster, volantini, social media locali che spiegano il progetto e invitano alla partecipazione e stimolano la cultura dell'inclusione.
- Monitoraggio e feedback: interviste o questionari a utenti del percorso (anziani, persone con demenza, caregiver) per verificare percezione di sicurezza e orientamento, e apportare miglioramenti.
- Collaborazione con l'ASUGI o con servizi sociali per integrare il progetto nelle politiche urbane del Comune di Trieste e nel quadro dell'ufficio PEBA.

5. Modello pilota e replicabilità

- Documentazione dell'intervento: fotografica "prima-dopo", mappa del percorso, costi, materiali utilizzati, feedback e dati raccolti.
- Produzione di una "Guida breve al Percorso Amico della Demenza" che possa essere condivisa con altri quartieri di Trieste, raccogliendo le buone pratiche e gli adattamenti locali.
- Presentazione del progetto alle commissioni comunali o ad associazioni di città per promuovere la replicazione.
- Valutazione dell'impatto dopo 6-12 mesi (es. maggior frequenza pedonale, maggiore uso delle aree di sosta) e definizione di miglioramenti futuri.

5. RISULTATI ATTESI

L'attuazione del progetto porterà a un miglioramento tangibile della **vivibilità, dell'orientamento e dell'accessibilità urbana** nel rione Italo Svevo, Via Baiamonti, Via Pirano e Via Capodistria.

Gli interventi previsti, come la segnaletica chiara, le panchine accessibili e i percorsi pedonali continui, contribuiranno a rendere gli spazi pubblici più comprensibili, sicuri e accoglienti per tutti, con particolare beneficio per le persone con demenza e per gli anziani con mobilità ridotta.

Ci si attende una **riduzione del senso di disorientamento**, una maggiore **autonomia negli spostamenti quotidiani** e una crescita del **benessere percepito** da parte dei residenti e dei frequentatori del quartiere.

Parallelamente, l'attivazione di momenti di partecipazione e sensibilizzazione rafforzerà il senso di **appartenenza e collaborazione** tra cittadini, istituzioni e servizi del territorio.

Il progetto costituirà inoltre una **buona pratica replicabile** in altri quartieri di Trieste, offrendo un modello concreto di accessibilità diffusa e progettazione urbana inclusiva.

Indicatori di successo

1. Indicatori fisici e strutturali

- Numero di **panchine accessibili** installate lungo il percorso.
- Numero di **elementi di segnaletica** dedicati (cartelli, mappe, pittogrammi).
- Percentuale di **tratti pedonali adeguati** (senza ostacoli o dislivelli).
- Miglioramento dell'**illuminazione** e della sicurezza nei punti critici.
- Numero di **fermate dell'autobus migliorate** o rese più leggibili.

2. Indicatori di fruizione e impatto sociale

- Aumento del **numero di persone anziane** e con demenza che frequentano in autonomia i luoghi pubblici del quartiere.
- **Riduzione delle segnalazioni** di difficoltà di orientamento o pericolo da parte di residenti e caregiver.
- Risultati positivi nei **questionari di soddisfazione e percezione di sicurezza** somministrati ai cittadini.
- Partecipazione di **scuole, strutture e associazioni** alle attività di co-progettazione e sensibilizzazione.

3. Indicatori di replicabilità e sostenibilità

- Redazione di una **guida di buone pratiche** per la progettazione accessibile in altri quartieri.
- Inserimento del progetto nelle **linee strategiche del PEBA** o in altri piani comunali.
- Coinvolgimento continuativo di partner istituzionali e sociali nel mantenimento e aggiornamento del percorso.

6. PARTNER POTENZIALI

La realizzazione del progetto richiede una collaborazione attiva tra diversi soggetti pubblici e privati, ciascuno portatore di competenze, risorse e visioni complementari. Il **Comune di Trieste** rappresenta il partner istituzionale principale, attraverso l'Ufficio **PEBA**, i servizi tecnici e sociali, che potranno garantire l'integrazione del progetto nelle strategie di accessibilità urbana e di miglioramento dello spazio pubblico.

Un ruolo importante potrà essere svolto dall'**ASUGI – Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina**, in particolare dai servizi territoriali per anziani e dalle unità dedicate ai disturbi cognitivi, per offrire supporto tecnico e orientamento sugli aspetti legati alla fruizione da parte di persone con demenza.

Fondamentale sarà il coinvolgimento di **Trieste Trasporti S.p.A.**, per la parte relativa all'adeguamento e alla segnaletica delle fermate autobus, e della **Casa di Riposo Casa Emmaus**

e dell'**Istituto Comprensivo Italo Svevo**, che rappresentano due poli centrali della vita del rione e potranno fungere da punti di riferimento del percorso.

Potranno inoltre essere coinvolti **professionisti e realtà tecniche** come l'**Ordine degli Architetti**, l'**Università di Trieste** (Dipartimenti di Architettura, Scienze della Vita e Psicologia), nonché **imprese locali** per la fornitura e installazione di arredi urbani e segnaletica.

La sinergia tra questi soggetti renderà possibile un approccio integrato, in cui la dimensione tecnica, sociale e relazionale si uniscono per costruire un quartiere più accessibile, vivibile e solidale.

7. CONCLUSIONE

Il progetto presentato rappresenta un passo concreto e significativo verso un ambiente urbano più accessibile, comprensibile e accogliente per tutti, con un'attenzione particolare alle persone con demenza, agli anziani e a chi vive fragilità. Attraverso l'intervento su segnaletica, arredo urbano, percorsi pedonali e sensibilizzazione, intendiamo trasformare il quartiere Italo Svevo–Baiamonti in un luogo dove la mobilità, la sosta e l'orientamento diventano semplici, sicuri e sereni.

Il coinvolgimento di scuole, servizi, abitanti, commercianti e istituzioni costituisce la premessa per una progettualità partecipata e durevole nel tempo, capace di generare benefici quotidiani e duraturi.

Con l'obiettivo di diventare modello replicabile, il progetto mira a lasciare un'eredità concreta: un sistema integrato che può essere declinato anche in altri rioni di Trieste, promuovendo una città più inclusiva, solidale e attenta ai bisogni dei suoi cittadini più vulnerabili.

Vi proponiamo quindi di sostenere questo percorso, affinché la visione diventi realtà, e affinché il quartiere, grazie a questi interventi, diventi un esempio tangibile di come la cura dello spazio pubblico può tradursi in miglior qualità della vita.

I professionisti operanti nella Residenza e nei Centri Diurni "Casa Emmaus" (psicologo, terapeuta occupazionale, educatore, animatore, infermiere, oss, fisioterapista) sono a disposizione per fornire specifiche e proposte ai progettisti, laddove la progettualità fosse condivisa dal Comune di Trieste.

Trieste, 28 ottobre 2025

dott. Luca Sibilla
Amministratore Delegato