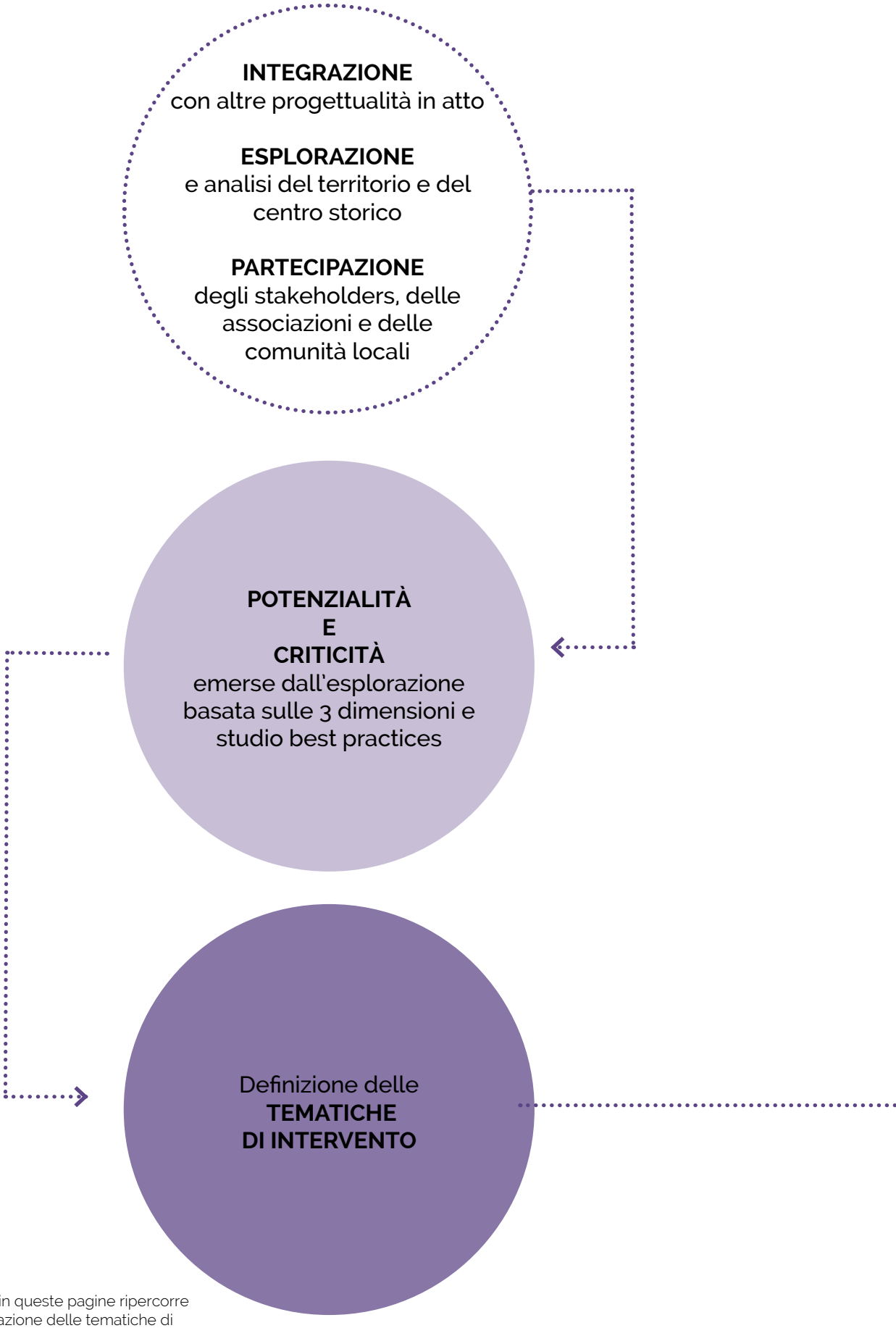
Dalla lettura delle criticità e potenzialità emerse dall'analisi dei centri storici campione si evidenziano delle tematiche generali potenzialmente riscontrabili anche in altri contesti. Tali tematiche, derivate dall'esplorazione dei luoghi e dall'analisi delle best practices, strutturano la strategia di intervento del progetto di accessibilità dei centri storici.

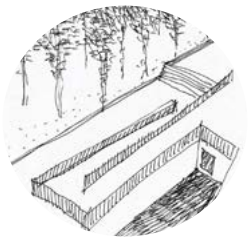
Le tematiche d'intervento sono:

- Connessioni
- Materiali
- Collegamenti verticali
- Spazi pubblici
- Aree verdi
- Sosta
- Mobilità
- Nuove tecnologie

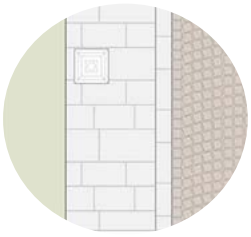
Acquaviva Picena, Ingresso alto alla Fortezza Medievale [LV, MF]



Il grafico presentato in queste pagine ripercorre il processo di elaborazione delle tematiche di intervento individuate dall'analisi delle criticità e potenzialità dei centri storici campione



CONNESSIONI



MATERIALI



COLLEGAMENTI VERTICALI



SPAZI PUBBLICI



AREE VERDI



SOSTA



MOBILITÀ



NUOVE TECNOLOGIE

8.1 Criticità e potenzialità emerse dall'esplorazione

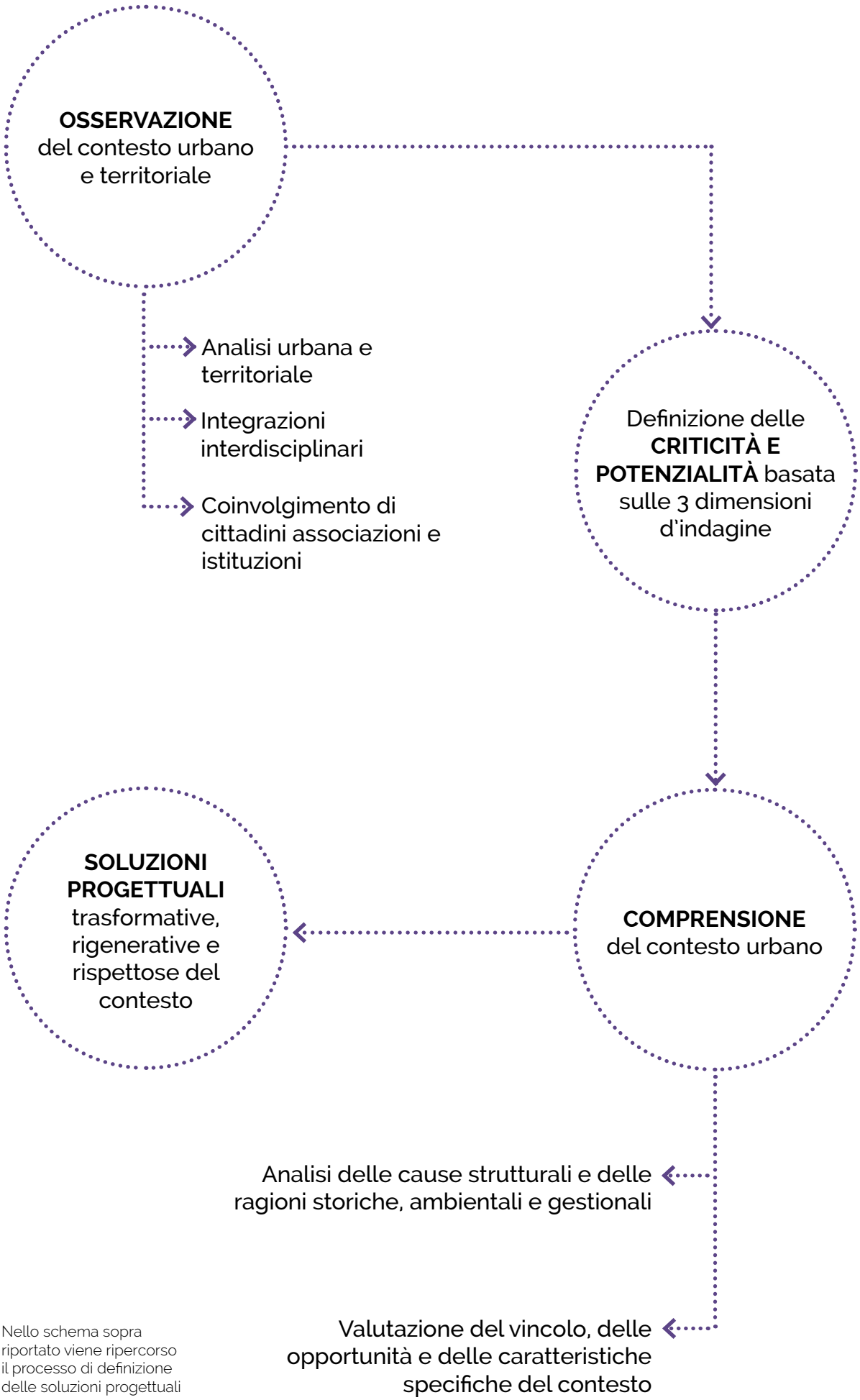
La fase di esplorazione, integrazione e partecipazione svolta a scala territoriale nella prima parte della ricerca, ha portato alla definizione delle principali potenzialità e criticità individuate in ambito urbano.

Nella **dimensione 1 "Patrimonio, Risorse e Turismo"** è emerso che l'accessibilità nei centri storici è spesso influenzata da diverse ragioni di natura storica e orografica, che li rendono unici ma al tempo stesso complessi da gestire. La **natura del costruito storico,** spesso concepito con finalità difensive, ha prodotto spazi volutamente inaccessibili o difficilmente raggiungibili, una caratteristica che oggi pone sfide significative per la mobilità. Inoltre, il degrado dovuto allo **stato di danneggiamento o abbandono** di molti edifici storici aggrava ulteriormente la situazione, rendendo necessaria una pianificazione attenta.
In molti casi, l'accessibilità è condizionata dalla **fragilità intrinseca dei siti**, che richiedono interventi rispettosi per non compromettere il patrimonio culturale. A queste problematiche si sommano **criticità naturali** come il rischio sismico o idrogeologico, che possono limitare ulteriormente le possibilità di migliorare l'accesso senza mettere a rischio la sicurezza delle strutture e delle persone. Questo contesto complesso richiede soluzioni innovative e sostenibili, capaci di conciliare la tutela del patrimonio con le esigenze di una società inclusiva.

La dimensione 2 "Infrastrutture, Accessibilità e Reti" ha evidenziato una condizione di accessibilità limitata dei centri storici per le loro posizioni difficili da raggiungere e lontani dalle principali infrastrutture di collegamento. **La collocazione dei servizi,** spesso distanti dai nodi principali di mobilità, crea ulteriori barriere per residenti e visitatori, compromettendo l'inclusività di questi spazi.
A ciò si aggiunge l'**assenza di un sistema di trasporto locale pubblico** efficiente, che rende particolarmente problematico raggiungere e vivere questi luoghi, soprattutto per le persone con difficoltà motorie o altre esigenze specifiche. I collegamenti si basano su infrastrutture frammentarie e poco integrate, rendendo il **collegamento discontinuo** e poco integrato e gli **spostamenti complessi**, poco efficienti e non inclusivi.
Gli investimenti spesso non sono sufficienti a migliorare la rete di trasporti e garantirne la sua durata e programmazione nel tempo. In questo contesto, la **carenza di manutenzione** e l'assenza di interventi regolari peggiorano lo stato delle infrastrutture esistenti, contribuendo a un accesso sempre più difficoltoso per residenti e turisti.
Questa situazione è talvolta aggravata dall'**assenza o inefficienza dei piani strategici di lungo termine,** necessari per una visione chiara e sostenibile dello sviluppo territoriale.
Infine, lo scarso sviluppo delle infrastrutture tecnologiche, ostacola soluzioni innovative che potrebbero migliorare l'accessibilità, come i sistemi digitali di supporto alla mobilità o i servizi di trasporto on-demand.
Per superare queste criticità, è fondamentale adottare un approccio sistemico che integri investimenti mirati, interventi infrastrutturali di qualità e piani strategici che considerino le esigenze della comunità e del territorio nel suo complesso.
Questo scenario richiede un ripensamento delle strategie di pianificazione e sviluppo, per rendere i centri storici e le aree difficili da raggiungere più accessibili, coniugando interventi infrastrutturali e tecnologici a una visione sostenibile e inclusiva.

Nella dimensione 3 "Caratteristiche e Dinamiche Demografiche ed Insediative", oltre a rilevare il generale invecchiamento della popolazione, condizione che aumenta la fragilità della popolazione insediata e dunque la necessità di progettare luoghi accessibili e inclusivi per tutti, sono emerse anche criticità relative alle caratteristiche insediative intrinseche di certi centri. Specialmente in quelli medioevali l'impianto urbano non è lineare, costruendosi spesso sulle curve di livello, di frequente dislocati su alture, con un edificato denso e una forte carenza di spazi aperti e verdi.
La configurazione urbana, se da un lato rappresenta un patrimonio storico-architettonico di grande valore, dall'altro limita la vivibilità quotidiana, incidendo negativamente sulla qualità della vita dei residenti. Dal punto di vista demografico, si rileva, come detto uno **spopolamento** continuo, accompagnato da un **indice di vecchiaia elevato** e da un **tasso di natalità** in costante **diminuzione**.
Questi fattori contribuiscono alla progressiva **delocalizzazione dei servizi primari**, che vengono spostati verso aree più densamente popolate o meglio servite, lasciando i centri storici privi di servizi essenziali e di qualità.
Ciò non solo accentua il **processo di abbandono**, ma rende più **difficile l'attivazione di politiche di ripopolamento e di riequilibrio demografico.**
In questo contesto, **l'inclusione sociale** e lo sviluppo di **strategie progettuali partecipate** possono rappresentare strumenti fondamentali per la riattivazione dei centri storici.

La promozione di pratiche condivise e di processi decisionali collaborativi può infatti contribuire a ridefinire i piccoli centri come **spazi di coesione sociale,** capaci di offrire esperienze di relazione e condivisione. Infine, l'**educazione alla storia** e alla cultura locale riveste



Nello schema sopra riportato viene ripercorso il processo di definizione delle soluzioni progettuali

un ruolo cruciale nel rafforzare il senso di appartenenza delle comunità. Incentivare la conoscenza del proprio territorio, delle sue tradizioni e delle sue trasformazioni storiche, permette di valorizzare l'identità locale e di promuovere un atteggiamento più consapevole e responsabile verso la sua tutela e rigenerazione.
Parte del processo che porta alla definizione delle linee guida è quello di testare le metodologie e le strategie su dei casi applicativi.
Si sono selezionati sei centri storici della Regione Marche uno per ogni GAL (Gruppo di Azione Locale) marchigiano, per testare **soluzioni mirate alla tipologia di criticità ricorrente** e renderle facilmente applicabili agli altri centri con caratteristiche simili.
A tal fine le criticità riscontrate nella fase di esplorazione a scala territoriale sono state tradotte più nel dettaglio, con una visione a scala urbana e riportate nella tabella in questa pagina raggruppate per dimensioni esplorative.
Emerge che le principali problematiche sono connesse al **tema delle infrastrutture e alla qualità dei**

DIMENSIONE	CRITICITÁ	APECCHIO
1	patrimonio situato in contesti topografici sfavorevoli o inaccessibile	x
	spazi verdi non accessibili	
	pavimentazione degradata / sconnessa	x
	pavimentazione storica ciottolato	
	pavimentazione sanpietrino	
	assenza cartellonistica per orientamento nel centro storico	
	assenza di indicazioni in braille	x
	assenza cartellonistica integrata nel centro (disabilità visiva e cognitiva)	x
	arredo urbano carente	x
	arredo urbano non idoneo	
	arredo urbano ostacolo	
2	**trasporto pubblico locale assente**	x
	infrastrutture esistenti "dal potenziale non sfruttato"	
	piano mobilità dolce assente	x
	marciapiedi a sezione non idonea (<90cm)	
	marciapiedi con assenza di raccordi dei dislivelli	
	flussi misti e non delimitati carrabili/pedonali	x
	percorsi misti a sezione ridotta	x
	attraversamenti pedonali non segnalati o non raccordati (o altre criticità)	x
	carenza posti auto disabili	
	parcheggi esterni al centro storico (e scollegati)	x
	parcheggi non segnalati	
	parcheggi insufficienti	
	assenza di percorsi tattiloplantari	x
3	centro storico in quota	x
	patrimonio minore dislocato nel territorio comunale (o oltre)	
	piazza principale come parcheggio	
	accesso al centro mediante scale o forti pendenze	x
	spostamenti interni caratterizzati da scalinate o forti pendenze	x
	centro storico completamente carrabile	x

collegamenti, ma anche dovute alla morfologia del territorio e alla struttura storica del centro.
Inoltre emerge la carenza, o totale mancanza del **trasporto pubblico locale** che rende difficoltoso l'accesso per chi necessita di supporto per gli spostamenti e impedisce una fruizione completa dei servizi e del patrimonio. Questo, congiuntamente alla generale **assenza di piani strutturati per la mobilità dolce,** penalizza l'accessibilità dei centri storici.
Percorsi ciclopedonali sicuri, zone a traffico limitato (ZTL) ben delimitate, e infrastrutture dedicate ai mezzi di micromobilità anche per utenti con disabilità motoria, sono soluzioni possibili per rendere più sostenibile e inclusiva la fruizione degli spazi urbani.

Per far fronte a queste carenze, il centro storico è spesso completamente aperto al traffico veicolare. Ciò, se da un lato permette il facile raggiungimento del commercio, dei servizi e degli edifici pubblici, dall'altro limita la visione come centro storico, Trasformando gli spazi pubblici

A titolo esemplificativo, si riportano in tabella le criticità riscontrate nei sei centri storici analizzati

PERGOLA	ARCEVIA	SAN GINESIO	SERVIGLIANO	ACQUAVIVA PICENA
X	X			X
				X
X	X	X	X	X
				X
X	X	X	X	X
		X	X	
X	X	X	X	X
X	X	X	X	X
X	X	X	X	X
	X			X
X			X	X
X	X			X
X				
X	X	X	X	X
	X			
X	X		X	
X	X	X	X	
X	X	X	X	
X	X	X	X	X
X				
	X			X
X		X	X	
			X	
X	X	X	X	X
	X			X
	X		X	
X	X	X	X	
	X	X		X
X	X	X		X
X	X	X	X	

e le piazze in luoghi a servizio delle macchine (strade carrabili e parcheggi), penalizzando in tal senso una fruizione pedonale, anche generalmente più adatta alle dimensione contenuta e 'domestica' dei nostri borghi.

Nella maggior parte dei centri analizzati, si è riscontrata l'assenza di zone a ZTL e tratti pedonalizzati, e un **utilizzo sistemico delle principali piazze e slarghi come parcheggio,** oltre a limitare la visione del centro storico come custode di un prezioso patrimonio culturale, rendono l'uso condiviso degli spazi tra auto e pedoni estremamente difficile.
La dotazione di parcheggi comunque risulta solitamente adeguata, ma sono emersi **problemi di collegamento** tra parcheggi e attrattori, sia per la qualità dei percorsi, che per i dislivelli e salti di quota, che per materiali dei sottofondi e per la loro condizione. Quindi, si rilevano condizioni che rendono difficile il collegamento con il centro storico, di conseguenza lo scarso utilizzo dei parcheggi dedicati e la scelta e/o necessità di accedere direttamente con auto proprie al centro storico.

Inoltre, la totale carrabilità di molti centri storici aggrava ulteriormente le problematiche di sicurezza e accessibilità. La convivenza forzata di pedoni e veicoli riduce la fruibilità degli spazi, tra l'altro molto spesso aggravata dalla **mancanza di separazione tra i flussi** pedonali e carrabili che in molte vie storiche, caratterizzate da sezioni ridotte, diventa un ulteriore ostacolo per il passaggio. Diventa fondamentale una **riorganizzazione** che rimoduli i percorsi e le priorità di percorrenza, nonché le delimitazioni, senza dimenticare i tratti distintivi delle pavimentazioni esistenti.
Il ripensamento della viabilità carrabile nel centro storico e la realizzazione di **piccole isole pedonali** nella fitta rete di vicoli è un punto di partenza fondamentale.

Anche la **qualità delle pavimentazioni** in molti centri è scarsa con situazioni di degrado e di deterioramento; dislivelli, buche, o superfici irregolari rappresentano un serio ostacolo per gli utilizzatori con ridotta mobilità e aumentano il rischio di cadute per tutti. Questo è più evidente nei casi in cui ci sono pavimentazioni storiche come sampietrini e ciottolati che già di per sé sono discontinue e la mancanza di interventi regolari di manutenzione peggiora ulteriormente la situazione, rendendo alcune vie impraticabili.
L'usura delle strade spesso comporta interventi temporanei, come rattoppi di asfalto, che peggiorano ulteriormente la percorribilità e creano un contrasto visivo poco gradevole con le pavimentazioni originali.

Risultano inoltre molto spesso assenti **pavimentazioni che facilitino l'orientamento** per gli utilizzatori con ridotte capacità visive. L'integrazione di questi sistemi, che risultano fondamentali per permettere agli utenti con disabilità visiva di muoversi in autonomia, è necessaria e va progettata nel rispetto dei materiali esistenti e conservando le pavimentazioni storiche.

Molti centri storici a causa della loro morfologia insediativa presentano **strade d'ingresso in salita con scalinate** o con percorsi caratterizzati da forti pendenze, che rendono l'accesso ai principali punti d'interesse difficoltoso.
La condizione orografica, unitamente alla configurazione medievale dei centri, rendono complessa la mobilità, soprattutto nei percorsi più stretti e nelle zone con le maggiori pendenze e rendono necessaria l'adozione di sistemi o mezzi di trasporto che riducano il dislivello da percorrere, o l'individuazione di percorsi più lunghi che risolvano le differenze di quota.

I centri storici sono prevalentemente luoghi costruiti, in cui è raro trovare **spazi verdi ed aree naturali**. Queste, quando presenti non sempre sono fruibili ed accessibili a tutti, sia per il tipo di pavimentazione che per il posizionamento dell'arredo urbano. Una progettazione inclusiva dovrebbe mirare a rendere questi spazi pienamente fruibili, garantendo accessi adeguati e percorsi sicuri.

L'analisi delle problematiche presenti in genere evidenzia la **necessità di un piano integrato** che miri non solo a risolvere le criticità legate all'accessibilità, ma anche a trasformarle in un'occasione di valorizzazione turistica e culturale e in generale in un'opportunità di **rigenerazione urbana.**
[LV, MF]

Nella pagina accanto viene riproposta una raccolta di immagini esemplificative delle criticità emerse durante l'esplorazione sul campo dei sei centri campione



Pergola - Mancanza di separazione tra parcheggi, percorsi, viabilità carrabile e arredo lungo Corso Mazzini



Pergola - Marciapiedi dissestati e privi di raccordo



Arcevia - Parcheggio in Piazza G. Garibaldi



San Ginesio - Camminata lungo le mura storiche



Acquaviva Picena - Forte pendenza di Via del Cavaliere



Servigliano - Attraversamenti non raccordati

8.2 Definizione delle tematiche d'intervento

Tramite la lettura critica dei luoghi e delle buone pratiche, la ricerca ha definito alcune tematiche di intervento sulle quali deve concentrarsi prioritariamente il progetto dell'accessibilità dei centri storici. Tali tematiche sono emerse in particolare studiando approfonditamente le soluzioni progettuali proposte dalle best practices analizzate, estrapolando i concetti e i contenuti essenziali sottesi a ciascuna pratica.
Tra i principali risulta che **innovazione tecnologica e sostenibilità** sono imprescindibili per progettare spazi pubblici moderni e rispettosi dell'ambiente.
Spazi pubblici inclusivi e **fruizione sensoriale** si intrecciano per garantire l'accessibilità a ogni individuo, indipendentemente dalle proprie capacità.
La centralità del **processo partecipativo** e degli **interventi incrementali** sottolinea l'importanza di coinvolgere comunità e territori nel tempo, al fine di soddisfarne le esigenze ed i bisogni per una visione che si può accrescere e/o adattare e trasformare nel breve, medio e lungo periodo.
Sicurezza e comfort si affiancano alla **riconnessione e valorizzazione del territorio** al fine di garantire totale indipendenza ed autonomia a qualsiasi utente.
La progettazione di spazi pubblici accessibili, se **integrata ed attenta al contesto**, diviene il volano per una **rigenerazione urbana** capace di rilanciare il patrimonio locale, rafforzare l'identità culturale ed introdurre nuovi flussi turistici.
Sono inoltre emersi come aspetti significativi dai progetti analizzati l'**individuazione di specifici itinerari di visita** per permettere di migliorare la fruizione degli spazi pubblici e promuovere l'inclusione sociale.

Le **tematiche di intervento** sono dunque macrotemi progettuali intorno ai quali ruota il progetto dell'accessibilità.
Di seguito vengono descritte le caratteristiche di ogni tematica.

La prima tematica d'intervento riguarda le **connessioni** e consiste nell'individuazione di itinerari strategici per strutturare una rete di collegamenti efficienti, che consenta il superamento delle barriere fisiche e favorisca la connessione tra i principali attrattori urbani. In tal senso, è importante tenere conto della morfologia del territorio, della topografia urbana e della presenza di elementi storici e paesaggistici di pregio, la cui tutela deve essere integrata nel progetto.

Il secondo tema riguarda i **materiali**, con particolare riferimento alle pavimentazioni e ai sottofondi, sia esistenti che di nuova realizzazione.
L'obiettivo è garantire la continuità e la sicurezza del camminamento, attraverso la scelta di superfici uniformi, stabili e antisdrucciolo, eliminando le situazioni che possono generare ostacoli o inciampi.
Un'ulteriore tematica di intervento è quello dei **collegamenti verticali**. Questa affronta la problematica del superamento dei dislivelli, che, in contesti urbani storici e complessi implica la progettazione di soluzioni integrate come rampe, ascensori, piattaforme elevatrici o sistemi di ausilio alla mobilità, in grado di coniugare accessibilità e rispetto del costruito.

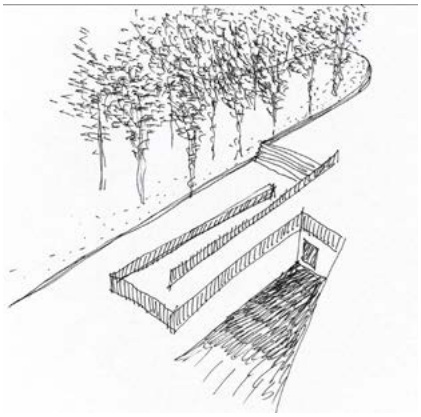
Sono stati inoltre identificate come tematiche di intervento gli **spazi pubblici** e il rapporto con gli edifici. Gli spazi, come piazze, slarghi e percorsi pedonali, assumono un ruolo centrale nella qualità della vita urbana. Renderli accessibili significa restituire loro la funzione di luoghi di relazione e inclusione sociale.

La tematica delle **aree verdi** come parchi, giardini e aree gioco bimbi, guarda e analizza i contesti più naturali, di piccole, medie e grandi dimensioni dislocati all'interno o nei pressi dei centri storici, con attenzione alla facilità di fruizione, alla possibilità di raggiungimento degli ingressi e alla percorribilità dei percorsi in base ai materiali e sottofondi utilizzati.

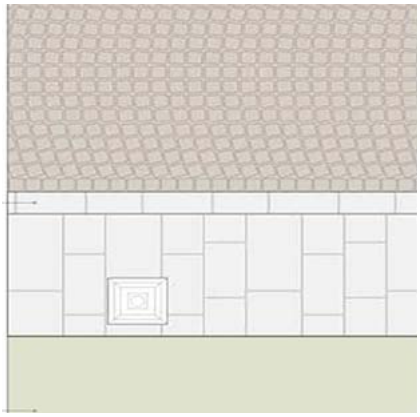
La tematica della **sosta** si concentra sulla struttura dei parcheggi, con riferimento alla loro tipologia, quantità e distribuzione rispetto al centro storico, in modo da garantire un numero adeguato di posti auto riservati, collocati in posizione strategica rispetto ai punti di interesse, e facilmente accessibili, ma anche sulla progettazione degli stalli e la necessità di posti disabili appositi.

La tematica della **mobilità** viene affrontata sotto il duplice aspetto delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, sia pubblico che privato, urbano ed extraurbano. L'obiettivo è migliorare l'interconnessione tra i diversi sistemi di trasporto e potenziare soluzioni intermodali e accessibili, promuovendo una mobilità sostenibile, fluida e inclusiva che incentivi l'uso del trasporto pubblico anche per gli spostamenti nei piccoli centri.

Un ruolo sempre più rilevante è infine attribuito alle **nuove tecnologie**, considerate come strumenti di supporto alla comprensione e fruizione del territorio, soprattutto per persone con disabilità fisiche, sensoriali o cognitive. Sistemi informativi interattivi, segnaletica digitale, app. di orientamento e tecnologie assistive rappresentano oggi soluzioni imprescindibili per una progettazione veramente universale e centrata sulla persona.
[LV, MF]



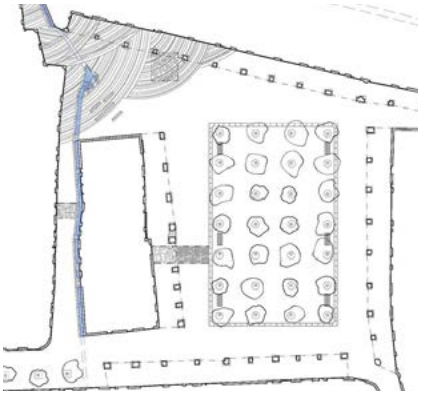
CONNESSIONI



MATERIALI



COLLEGAMENTI VERTICALI



SPAZI PUBBLICI



AREE VERDI



SOSTA



MOBILITÀ



NUOVE TECNOLOGIE

8.3 Questionario di autovalutazione del livello di accessibilità

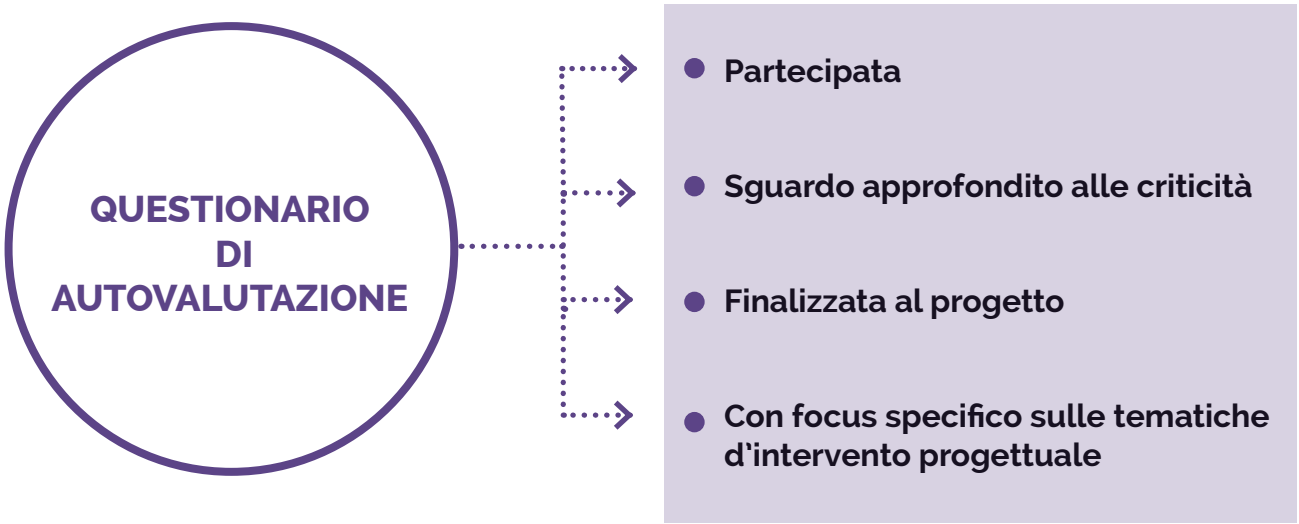
L'analisi del livello di accessibilità di uno spazio costruito rappresenta un'operazione complessa, soprattutto quando si applica su vasta scala. Per affrontare questa complessità, sono stati individuati specifici caratteri rilevabili basati sulle tematiche d'intervento precedentemente illustrate e organizzati in **un questionario di autovalutazione del livello di accessibilità**, pensato per supportare la fase del rilievo del costruito e dello spazio urbano.

Il questionario non si limita a registrare dati, ma propone una **metodologia strutturata di analisi**, consentendo di mettere in evidenza gli ambiti in cui l'accessibilità risulta maggiormente limitata. Ciò risulta fondamentale per definire un sistema di azioni e soluzioni innovative da adottare nel progetto. Inoltre, l'approccio proposto mira a combinare **un'analisi tecnica con una dimensione pratica e partecipativa**, rendendo il rilevamento uno strumento utile per progettare interventi mirati e consapevoli.

Nell'ottica di una progettazione inclusiva, la valutazione dovrebbe essere condotta con il **coinvolgimento attivo dei portatori d'interesse**. La loro partecipazione consente di arricchire l'analisi con una lettura più approfondita e specifica del tema dell'accessibilità, evidenziando aspetti critici che altrimenti potrebbero sfuggire.
Dallo studio delle best practices, è infatti emerso che la partecipazione delle comunità locali e il coinvolgimento delle persone con disabilità nella pianificazione urbana porta a soluzioni più efficaci e rispondenti alle reali esigenze.
Il questionario di autovalutazione è pensato per essere compilato da tecnici e funzionari del comune o da altre figure individuate ad hoc ed esperte conoscitrici dei luoghi.
Proprio per questo è stato organizzato in modo facile ed intuitivo per una facile comprensione anche dei non addetti ai lavori.

Infine, i questionari di autovalutazione dovrebbero includere non solo dati rilevati sul campo, ma anche segnalazioni dirette da parte degli utenti e informazioni su eventuali progettazioni già in atto o in corso di attuazione. Questo permetterebbe di raccogliere una quantità maggiore di informazioni utili, rendendo il censimento del **livello di accessibilità esistente** un passaggio chiave per costruire una base solida per le fasi successive della progettazione.

In luce di queste considerazioni si propone un **questionario di autovalutazione tipo** per il rilievo delle condizioni di accessibilità al livello urbano.
Un estratto viene riproposto nella pagina seguente e la versione integrale è resa disponibile e scaricabile gratuitamente dal sito del GAL capofila "Colli Esini e San Vicino": **www.colliesini.it.**
[LV, MF]



sopra sono riportate le caratteristiche del questionario di autovalutazione

ACCESSIBILITÀ URBANA

QUESTIONARIO DI AUTOVALUTAZIONE

A CURA DI UNIVPM

1. CONNESSIONI

NUMERO DI ATTRATTORI LUNGO IL PERCORSO

- Numero: ____
- Elencare quali (nome e tipologia):
  _____
  _____
  _____
  _____

TIPOLOGIA DI PERCORSO

- Di quale tipologia di percorso si tratta:
  - Carrabile + pedonale
  - Solo pedonale
  - Solo carrabile

- Il percorso è una Zona a Traffico Limitato?
  - Sì
  - No
  - Altro: _____

PERCORSO PEDONALE

- Il percorso pedonale è dotato di marciapiedi?
  - Sì
  - No

- Se sì, essi hanno i dislivelli raccordati per le sedie a rotelle?
  - Sì, ben posizionati ed idonei
  - Sì, ma non idonei e/o non presenti ovunque dovrebbe
  - No

- I marciapiedi coprono l'intero percorso?
  - Sì
  - No

- Per percorrenze miste senza marciapiede, il percorso pedonale è segnalato e separato rispetto alla carreggiata?
  - Sì
  - No



9.
Soluzioni progettuali innovative

Rendere accessibili i centri storici richiede una visione progettuale che superi la semplice applicazione di regole e normative.
Sebbene le indicazioni tecniche siano un punto di partenza necessario, il loro impiego non deve limitarsi a interventi standardizzati, ma evolversi in **soluzioni progettuali innovative** che sappiano rispondere alla complessità e alle molteplici necessità dei centri storici. Questo approccio mira a una trasformazione in grado di coniugare funzionalità, estetica, conservazione del patrimonio e valorizzazione culturale, andando oltre la risoluzione puntuale di singoli problemi o la semplice eliminazione delle barriere architettoniche.

Nelle pagine che seguono sono schematizzate le **strategie e i principi** per progettare l'accessibilità nel contesto dei centri storici e dei centri minori.
Le strategie sono derivate dallo studio di buone pratiche a livello nazionale e internazionale in contesti simili a partire dalle strategie e dai principi generali.
Le soluzioni progettuali immaginate e realizzate aprono scenari di trasformazione interessanti che coniugano le necessità di conservazione con innovazioni tecniche e tecnologiche, prediligendo sostenibilità, integrazione ed attenzione alla qualità dello spazio,

L'obiettivo dell'approccio proposto è dunque adottare soluzioni organiche e innovative, capaci di **trasformare i vincoli funzionali in valore architettonico.** Ciò significa integrare l'accessibilità con il rispetto della preesistenza, armonizzando le esigenze di fruibilità con quelle di conservazione e valorizzazione del patrimonio storico.

San Ginesio, chiostro dell'auditorium Sant'Agostino

Ogni intervento dovrebbe essere concepito **non come una modifica isolata, ma come parte di una strategia più ampia** che favorisca una rigenerazione sostenibile e inclusiva dei centri storici.

Il "**design for all"** rappresenta un elemento cardine di questa visione. Non si tratta solo di creare spazi accessibili a tutti, ma di farlo in modo che tali interventi siano coerenti con le dinamiche urbanistiche e i processi di sviluppo territoriale. Ciò implica un dialogo continuo tra le esigenze della comunità, i valori architettonici e le opportunità di sviluppo sostenibile nell'ottica di una visione olistica.

Un aspetto individuato come fondamentale è il miglioramento della percezione del **percorso**, inteso non solo come un elemento di percorribilità fisica, ma anche come un tessuto connettivo che collega persone, edifici, spazi pubblici, memorie storiche e mobilità pedonale. Un percorso accessibile deve diventare uno **spazio di relazione e identità,** capace di favorire l'interazione e il senso di appartenenza. In questo modo, non si garantisce soltanto la fruibilità, ma si valorizza il ruolo del percorso come **elemento narrativo e simbolico della città**.
Nelle best practices sono emersi insegnamenti significativi su come migliorare la fruizione degli spazi pubblici e promuovere l'inclusione sociale mediante specifici itinerari di visita.

Spazi pubblici inclusivi e fruizione sensoriale si intrecciano per garantire l'accessibilità a ogni individuo, indipendentemente dalle proprie capacità. È fondamentale pertanto l'integrazione di **diverse dimensioni della fruibilità**: quella materiale, che riguarda l'accesso fisico agli spazi; quella multisensoriale, che include la capacità di coinvolgere i sensi in un'esperienza immersiva; e quella culturale, che mira a rendere intelligibile il significato storico e simbolico dei luoghi.

L' approccio integrato permette di creare spazi che siano non solo accessibili, ma anche comprensibili e significativi per un pubblico eterogeneo.

Infine dal confronto con le amministrazioni comunali nello sviluppo dei progetti per i sei casi applicativi è emersa l'importanza dell'**incrementalità** degli interventi, capaci di evolversi progressivamente in funzione dei risultati ottenuti. Questo approccio consente alle comunità locali di assimilare gradualmente il cambiamento, evitando soluzioni impattanti, non condivise e poco sostenibili nel lungo termine.
[LV, MF]

STRATEGIE E PRINCIPI PER PROGETTARE L'ACCESSIBILITÀ

- Scegliere interventi organici ed innovativi che trasformano i problemi funzionali in valore architettonico
- Optare per soluzioni che coniughino l'accessibilità e fruibilità della preesistenza con valorizzazione e conservazione
- Coordinare il design for all con le dinamiche urbanistiche e di sviluppo del territorio
- Migliorare la percezione del percorso, inteso sia come elemento di percorribilità ma anche come tessuto connettivo tra persone, edifici, spazi, memorie e mobilità pedonale.
- Garantire la raggiungibilità fisica dei luoghi
- Attuare processi di rifunzionalizzazione e valorizzazione ambientale e processi di riappropriazione
- Integrare fruibilità materiale, percezione multisensoriale
- Adottare un approccio che guarda oltre la semplice applicazione di regole e indicazioni normative
- Organizzare un sistema di interventi che supera la risoluzione puntuale del problema
- Eliminare le barriere architettoniche come mezzo per attuare un processo inclusivo
- Interventi incrementali

SOLUZIONI PROGETTUALI INNOVATIVE

L'individuazione di strategie e principi porta ad immaginare e delineare le soluzioni progettuali

Connessioni

Materiali durevoli e sostenibili

Utilizzare materiali di alta qualità e a basso impatto ambientale, come acciaio, ceramica e vetro, per garantire longevità e sicurezza, riducendo al contempo l'impatto visivo delle strutture.

Riqualificazione degli spazi abbandonati

La realizzazione di percorsi accessibili permette al contempo il recupero, la ri-attivazione ed il ripopolamento di spazi prima inaccessibili, trasformandoli in aree aperte e vivibili, promuovendo un' integrazione sociale e una riqualificazione urbana.

PASSERELLE DEL MUCEM

Progettista: Arch. Rudy Ricciotti
Luogo: Marsiglia, Francia
Anno: 2013
Fonte: https://www.archdaily.com/400727/mucem-rudy-ricciotti
https://www.mardeisargassi.it/il-mucem-di-marsiglia-cuoredelleuropa/



La passerella è progettata come un elemento funzionale ed estetico integrata nel paesaggio secondo i principi dell'universal design

Integrazione con il contesto storico e contemporaneo

Integrare le nuove infrastrutture accessibili con l'architettura esistente, È cruciale per preservare l'identità dei luoghi e non comprometterne l'estetica, evitando interventi invasivi.

Soluzioni tecnologiche innovative

Incorporare soluzioni tecnologiche avanzate, come pavimentazioni intelligenti e sensori per l'illuminazione automatica, che migliorino la fruizione, aumentando la sicurezza e l'efficienza dei percorsi. L'utilizzo di tecnologie innovative contribuisce a ottimizzare l'accessibilità e l'interattività degli spazi.

Ampliamento delle possibilità di fruizione della città

Creare nuove connessioni tra diverse aree della città offre inaspettati punti di vista e prospettive, valorizzando il paesaggio urbano e migliorando l'esperienza di chi percorre questi spazi. Questo approccio contribuisce a scoprire nuove dimensioni della città e ne promuove la vivibilità.

[BDL, YH]





Materiali

Pavimentazioni sicure e continue

La pavimentazione deve rispondere a esigenze funzionali, tra cui la sicurezza, la resistenza e la comodità di camminamento. È fondamentale selezionare materiali antiscivolo e duraturi, con una regolarità che minimizzi i rischi di inciampo. L'adozione di superfici appropriate è essenziale anche per agevolare la mobilità delle persone con disabilità sensoriali, attraverso l'integrazione di segnali tattili o visivi.

Progettazione e studio dei materiali impiegati

L'impiego di differenti tipologie di materiali capaci di garantire accessibilità completa agli spazi pubblici, così come - ad esempio - le strisce guida tattili, deve essere studiata ed integrata nel disegno della pavimentazione, evitando "patchwork" o aggiunte posticce.

PIAZZA PETAR ZORANIC E PIAZZA SIME BUDINIC

Progettista **Arch. Kostrenčić-Krebel**
Luogo: **Zadar, Croazia**
Anno: **2013**
Fonte: **https://www.archdaily.com/478606/petar-zoranic-square-and-sime-budinic-plaza-kostrencic-krebel**



Durabilità e manutenibilità dei materiali

Garantire superfici pavimentate resistenti all'usura dovuta al traffico pedonale e agli agenti atmosferici, al fine di evitare modifiche al suolo che causino rischi di inciampo. La selezione dei materiali deve prevedere soluzioni che richiedano una manutenzione minima e che siano in grado di mantenere funzionalità e bellezza nel tempo, riducendo la necessità di interventi frequenti.

Ricerca e valorizzazione di materie locali

Scegliere materiali locali innovativi, al fine di supportare l'economia del territorio e ridurre gli impatti ambientali. Investire nelle maestranze locali garantisce che la qualità della lavorazione sia elevata, favorendo un processo produttivo più consapevole e una pavimentazione che si integri perfettamente nel contesto urbano.

Uso di materiali compatibili

Scegliere ed impiegare materiali integrati nel contesto ed attenti all'esistente, calibrando le scelte in base a quanto discusso e concordato con gli uffici addetti alla tutela del patrimonio culturale e ambientale (per es. Soprintendenze).

Spazi pubblici accessibili e ben disegnati aumentano il senso di appartenenza e di comunità rendendoli allo stesso tempo luoghi più piacevoli da vivere

[BDL, YH]







Collegamenti verticali

Superamento delle barriere topografiche

Ridurre le difficoltà di raggiungimento dei centri storici e di aree con forti dislivelli e agevolare la mobilità mediante l'installazione di ascensori e scale mobili.

Nuovi spazi pubblici e maggiore attrattività

La realizzazione di collegamenti verticali crea nuovi spazi pubblici, migliorando l'accessibilità e la ricettività in aree un tempo poco utilizzate. Questi interventi favoriscono l'attività sociale, culturale e commerciale, migliorando l'interconnessione tra le zone urbane e aumentando la qualità della vita cittadina.

Riconnessione tra aree urbane

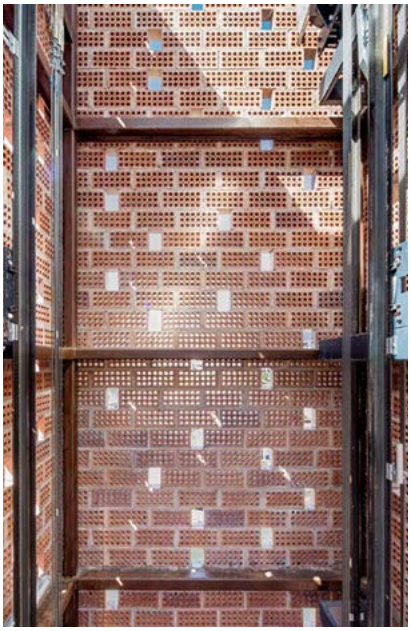
Il ripristino di percorsi storici e la creazione di nuove infrastrutture verticali permettono di risolvere problemi di accessibilità e parallelamente favoriscono la connessione tra parti storiche e moderne delle città, migliorando l'accesso ai servizi e la coesione sociale.

NUOVO ACCESSO AL CENTRO STORICO DI GIRONELLA

Progettisti: Carles Enrich studio
Luogo: Gironella, Spagna
Anno: 2014
Fonte: https://www.carlesenrich.com/projects/gironellas-newacces/







Valorizzazione del patrimonio storico

Progettazione delle infrastrutture integrate con il patrimonio esistente, preservando l'autenticità dei luoghi e valorizzando l'eredità storica.

Sicurezza e comfort

Garantire l'accessibilità motoria significa progettare spazi sicuri e confortevoli, con collegamenti verticali come ascensori e scale mobili che rispondano alle esigenze di tutti. Le strutture devono ridurre i rischi, offrendo percorsi stabili e protetti, mentre spazi ampi e ben organizzati favoriscono un flusso agevole. Elementi come la luminosità naturale e una buona ventilazione migliorano il comfort.

Integrazione architettonica e sensibilità al contesto

Le infrastrutture come ascensori e scale mobili si integrano con l'ambiente circostante, rispettando sia l'aspetto urbano che quello naturale. L'utilizzo di materiali locali e un design che valorizza il paesaggio sono essenziali per garantire che le strutture risolvano le problematiche di accessibilità senza alterare l'identità storica, architettonica e culturale del luogo. Questo approccio permette di preservare l'autenticità e migliorare la qualità dell'area.

[BDL, YH]

Sistemi che integrano funzionalità a qualità architettonica e in sintonia con i contesti storici



Spazi pubblici

Processi partecipati e condivisione

Prevedere la partecipazione attiva della comunità nella progettazione degli spazi pubblici, al fine di sensibilizzare la cittadinanza sui temi dell'accessibilità ed ascoltare le esigenze delle categorie più fragili, con l'obiettivo di realizzare interventi coerenti e mirati.

Rigenerazione urbana e pedonalizzazione

Gli interventi di riqualificazione per la realizzazione di spazi accessibili divengono occasione per la rigenerazione urbana e la pedonalizzazione di intere aree. L'eliminazione di barriere architettoniche come gradini e dislivelli, rendono le aree più fruibili e sicure per tutti. Gli interventi di riqualificazione possono includere l'ampliamento dei marciapiedi e l'installazione di arredi urbani attentamente scelti.

RISTRUTTURAZIONE CENTRO STORICO DI BANYOLES
Progettisti: Josep Miàs Architects
Luogo: Banyoles, Spagna
Anno: 2010
Fonte: https://miasarquitectes.com/work/projects/banyoles-old-town-refurbishment/



Sostenibilità e qualità

Progettare spazi pubblici accessibili, che tengano in considerazione il benessere ambientale: la rigenerazione delle piazze può essere il volano per processi sostenibili mediante, ad esempio, l'introduzione di aree verdi, alberi, e fontane al fine di regolare il microclima, ridurre l'impatto del calore estivo e migliorare la qualità dell'aria.

Integrazione delle soluzioni di accessibilità nel disegno dello spazio pubblico

Integrare le soluzioni progettuali per spazi pubblici accessibili nel loro disegno e progettazione: il progettista deve far sì che gli interventi e i dispositivi scelti per gli spazi pubblici accessibili, siano integrati nello spazio ed in linea con l'idea progettuale generale.

Sicurezza e orientamento

Implementare un'illuminazione ben progettata e una segnaletica chiara e visibile per rendere le aree pedonali sicure durante le ore serali e facilitare l'orientamento, anche per chi ha difficoltà visive. La sicurezza percepita favorisce l'utilizzo di questi spazi anche nelle ore meno frequentate.

Educazione e fruizione sensoriale

Facilitare l'accesso alla cultura, all'arte e alla storia attraverso esperienze sensoriali e interattive. Musei tattili e percorsi dedicati che stimolano il tatto e l'udito sono un esempio di spazi culturali inclusivi e coinvolgenti, che permettono a chiunque di entrare in contatto con il patrimonio culturale.

[BDL, YH]

Pedonalizzazione di percorsi pubblici per migliorare l'accessibilità e creare spazi urbani piu inclusivi, permettendo a tutti di vivere lo spazio pubblico







Aree verdi

Studio e cura dei dettagli

L'attenzione ai dettagli progettuali è fondamentale per creare spazi verdi funzionali e inclusivi. Ogni elemento, dalla disposizione delle piante alla scelta dei materiali, deve essere studiato per garantire la fruibilità universale e il massimo benessere degli utenti. La progettazione accurata dei dettagli permette di adattare il giardino a diversi tipi di utenti, creando un ambiente accogliente per tutti.

Superamento dei dislivelli

La continuità degli spazi è essenziale per eliminare le barriere fisiche, garantendo l'accessibilità anche a chi ha difficoltà motorie. La progettazione di parchi e giardini dovrebbe evitare dislivelli pronunciati, preferendo soluzioni che minimizzano la necessità di rampe o scale.

LUNGOMARE DE AMETLLÀ DE MAR
Progettista: Ruisánchez arquitectes
Luogo: Ametlla de Mar, Spagna
Anno: 2004
Fonte: https://divisare.com/projects/196928-ruisanchezarquitectes-lourdes-jansana-paseo-maritimo-de-ametlla-de-mar





Piantumazioni

La selezione delle piante deve tener conto non solo degli aspetti estetici e ambientali, ma anche dell'accessibilità e della sicurezza. Le piantumazioni devono essere scelte in modo tale da stimolare i sensi, offrire riparo dal sole e favorire l'integrazione con gli altri elementi naturali e architettonici. Le piante giuste possono anche ridurre l'impatto visivo di elementi strutturali e migliorare il microclima. Importante deve essere l'attenzione alle radici delle piantumazioni, che spesso sono ostacoli e pericoli di inciampo.

Esplorazioni sensoriali

I giardini sensoriali stimolano tutti i sensi attraverso l'uso di materiali naturali - come la pietra o il legno - e piante che con le loro diverse sfumature e profumi, creano un ambiente che stimola il benessere fisico e psicologico. Ogni angolo del giardino diventa un'opportunità per diverse tipologie di esplorazione sensoriale.

Utilizzo di percorsi rialzati su sottofondi irregolari

I percorsi rialzati sono un'ottima soluzione per migliorare l'accessibilità conservando il sottofondo esistente. Questi percorsi, che si sollevano dal suolo, permettono di evitare il contatto diretto con la terra, favorendo l'integrazione con altri elementi naturali, garantendo la percorribilità e allo stesso tempo permeabilità. I percorsi rialzati, oltre a migliorare l'estetica, sono ideali per utenti con difficoltà motorie, garantendo loro maggiore comfort e facilità di movimento.

[BDL, YH]

Passeggiata costiera accessibile permettendo autonomia di fruizione e spostamento



Sosta

Spazi in transizione

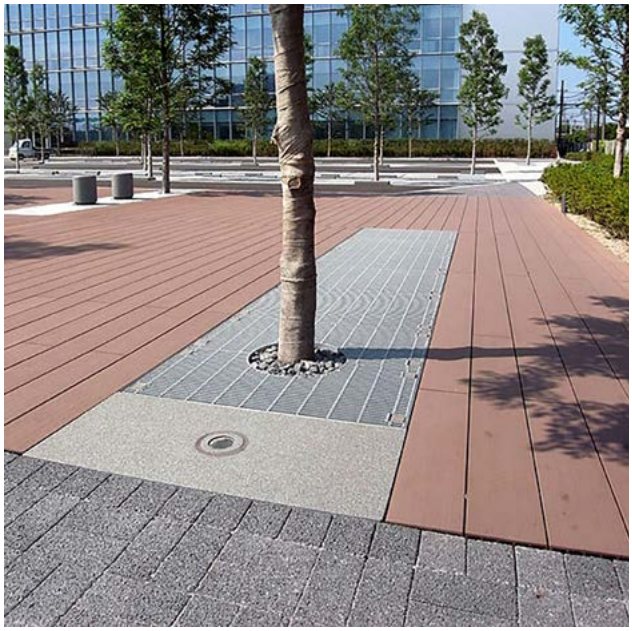
Trasformare aree abbandonate o in disuso in prossimità dei centri storici per ospitare parcheggi (anche temporanei) rappresenta un'opportunità per potenziare l'accessibilità agli stessi e garantire a tutti, anche in caso di eventi e flussi maggiori, un accesso facilitato alle aree più centrali e difficili da raggiungere.

Verde e Permeabilità

Se la progettazione dei parcheggi deve integrare spazi verdi e soluzioni permeabili, migliorando la gestione delle acque piovane e aumentando la qualità ambientale, al tempo stesso deve garantire totale accessibilità agli utenti dei parcheggi. Per questo è importante studiare ed impiegare soluzioni capaci sia di ridurre l'impatto ambientale che di permettere una facile fruizione.

NSE KITAKYUSHU TECHNOLOGY CENTER
Autore: PLATdesign
Posizione: Fukuoka, Japan
Anno: 2011
Fonte: https://landezine.com/nse-kitakyushu-technologycenter-by-platdesign/





Materiali innovativi

Adottare materiali ecologici e soluzioni innovative per la costruzione di parcheggi è fondamentale per ridurre l'impatto ambientale. La ricerca, lo studio e l'uso di pavimentazioni permeabili, di tecnologie di illuminazione intelligenti e di materiali riciclati contribuisce alla sostenibilità, ma deve garantire anche la totale accessibilità e durata nel tempo.

Sistemi integrati: trasporto privato e trasporto pubblico

L'integrazione con il sistema di trasporto pubblico è fondamentale per incentivare l'uso dei mezzi pubblici e ridurre la dipendenza dall'automobile. Parcheggi situati in prossimità di fermate di autobus o stazioni della metropolitana permettono una facile connessione tra il trasporto privato e quello pubblico, migliorando l'accessibilità e aumentando l'efficacia dell'intero sistema di mobilità urbana.

Segnaletica chiara e leggibile

Utilizzare segnaletica a terra, cartellonistica, app. al fine di facilitare l'individuazione dei parcheggi riservati agli aventi diritto ed evitare che questi vengano occupati illegalmente o intralciati.

Posizione Strategica

La posizione dei parcheggi deve essere pianificata in modo da ottimizzare il flusso del traffico e facilitare l'accesso alle principali destinazioni del centro storico. È opportuno identificare aree da destinare a parcheggi di interscambio ben collegati con le principali attrazioni in modo da decongestionare il centro storico e destinarlo in modo principale a parcheggi riservati. Viene così favorita la pedonalizzazione di alcune aree del centro.

[BDL, YH]



Volontà di organizzare il parcheggio come un paesaggio, in cui alberi, aiuole e drenaggio formano un sistema organizzato e fruibile che unisce sia la funzione che il paesaggio

Mobilità

Valorizzazione del territorio

Valorizzare il patrimonio naturale e culturale attraverso differenti tipologie di trasporto, offrendo soluzioni che non solo migliorano la mobilità, ma celebrano anche l'identità della città.

Spostamenti autonomi e indipendenti

I differenti sistemi di mobilità garantiscono alle persone con disabilità maggiore indipendenza, permettendo loro di raggiungere autonomamente diverse zone della città senza bisogno di assistenza.

Sostenibilità e riduzione dell'impatto ambientale

Questi sistemi permettono una mobilità che preserva il territorio e contribuisce alla sostenibilità urbana. Ad esempio la Minimetrò utilizza tecnologie a basso impatto ambientale, come trazione elettrica, riducendo il consumo di carburante e le emissioni inquinanti.
Allo stesso modo, le funicolari sfruttano l'energia gravitazionale, con impatti minimi sul paesaggio e sull'ambiente urbano.

FUNICOLARE MONTECATINI TERME
Progettista: Ing. Alessandro Ferretti
Posizione: Montecatini Terme, Toscana
Anno: 1898
Fonte: https://funicolaremontecatini.com/





Semplicità e sicurezza nell'uso, accessibilità delle informazioni

Garantire che il sistema sia intuitivo, facile da usare e sicuro per tutti gli utenti, anche per coloro che potrebbero avere difficoltà a orientarsi in un ambiente urbano. La stabilità e la sicurezza dei mezzi, unita a una progettazione che evita la complessità, rendono questi trasporti particolarmente adatti a una varietà di utenti, inclusi anziani e persone con disabilità. Utilizzare sistemi, tecnologie e segnaletica che siano accessibili a diversi tipi di disabilità (braille, informazioni sonore, etc.)

Recupero di aree periferiche

I sistemi di mobilità analizzati contribuiscono alla ri-attivazione delle aree periferiche, migliorando la connessione con il centro urbano e stimolando la riqualificazione delle zone meno centrali.

Equità sociale e inclusione

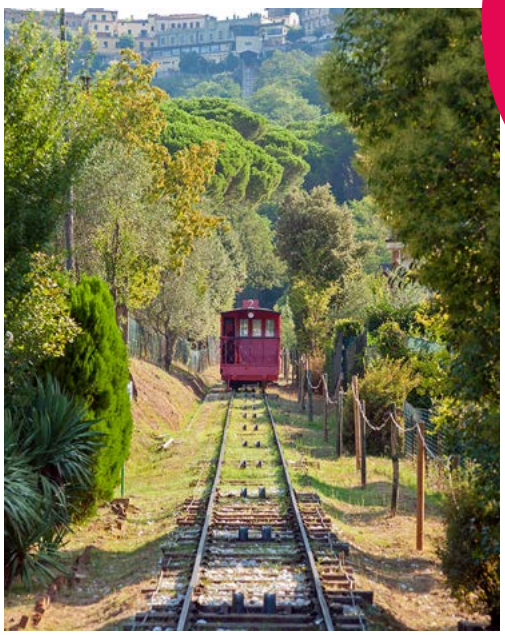
Creare un sistema di mobilità che sia inclusivo e che risponda alle necessità di tutti i gruppi sociali, garantendo pari opportunità di mobilità per ogni cittadino.

Turismo per tutti

L'accessibilità e la connessione tra diverse aree urbane favoriscono lo sviluppo di nuovi flussi turistici, offrendo itinerari più ampi e inclusivi per tutti i visitatori

[BDL, YH]

Efficiente collegamento tra il centro termale e il borgo medievale, che offre viste panoramiche sulla città e sul paesaggio





Nuove tecnologie

Strumenti digitali e App

Sviluppare piattaforme digitali, app e servizi web che forniscano informazioni georeferenziate sugli spazi accessibili e sugli interventi previsti. Un esempio pratico sono i percorsi audio-narrativi per non vedenti o le app di navigazione per persone con disabilità motorie.

Monitoraggio e manutenzione intelligente

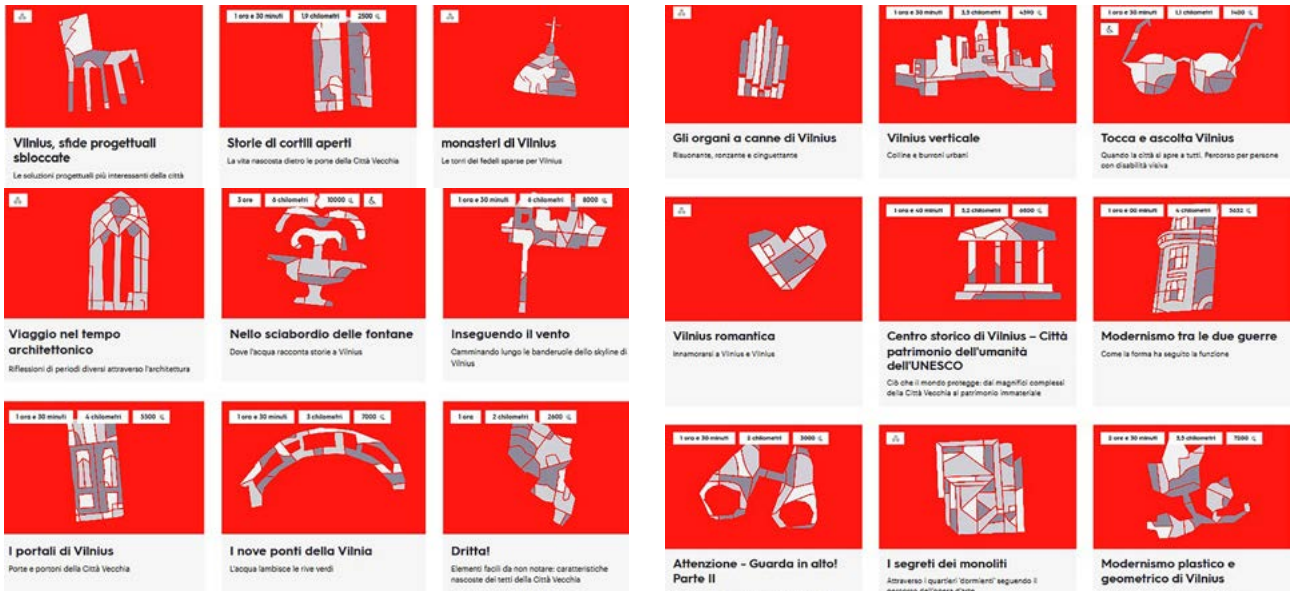
Implementare tecnologie IoT e sensori per monitorare l'efficacia delle strutture accessibili e garantire la manutenzione continua e automatica degli spazi.

Campagne di sensibilizzazione

Promuovere la cultura dell'accessibilità, mostrando come sia un diritto e un vantaggio per tutti. Creare spazi urbani inclusivi non solo facilita l'integrazione sociale, ma favorisce anche la crescita economica e rende le città più attrattive e vivibili.

NEAKIVAIZDINIS VILNIUS

Progettista: Comune di Vilnius
Luogo: Vilnius, Lituania
Fonte: https://neakivaizdinisvilnius.lt/en/studies/touch-andhear-vilnius/



Coinvolgimento

Coinvolgere attivamente i cittadini, le associazioni e le persone con disabilità nel processo di pianificazione, attraverso incontri, passeggiate esplorative e videoconferenze

Partecipazione Incrementale

Integrare soluzioni gradualmente, basandosi su dati raccolti nel tempo, in modo da adattare e ampliare continuamente gli interventi in base alle necessità delle comunità.

Sostenibilità e Scalabilità

I progetti si concentrano su soluzioni sostenibili a lungo termine, che non solo risolvono problemi immediati ma possono anche essere replicate o ampliate in altre aree o contesti.

Tecnologie Sostenibili e Scalabili

Utilizzare soluzioni tecnologiche innovative, come app, sensori e altre tecnologie, per migliorare l'accessibilità, con un approccio che prevede la possibilità di espandersi e adattarsi nel tempo in base alle esigenze locali.

[BDL, YH]



Itinerario "tocco e ascolto Vilnius"



10.
Programmazione

La definizione di una strategia progettuale costituisce il primo passo imprescindibile per garantire una pianificazione degli interventi efficace e coerente con gli obiettivi generali di accessibilità urbana. Tale fase iniziale, come già illustrato nella Parte I - Processo, si fonda sull'**identificazione di itinerari accessibili**, i quali rappresentano non solo un **elemento tecnico di progettazione**, ma anche un **atto di programmazione e di attribuzione delle priorità**. Infatti, tra le numerose possibili connessioni all'interno del tessuto urbano, vengono selezionati quegli itinerari che risultano più rilevanti sotto il profilo strategico, in grado cioè di garantire la fruizione ottimale del centro storico e di collegare il maggior numero di attrattori, quali spazi pubblici, edifici di interesse culturale, aree commerciali e servizi essenziali. Inoltre, gli itinerari strategici possono essere scelti in ragione delle progettualità già in atto e avranno dunque via prioritaria.

La scelta degli itinerari non è casuale, ma deriva da un'**analisi multidimensionale** che tiene conto di variabili tra loro interconnesse: la morfologia urbana, la distribuzione delle funzioni, la densità dei flussi pedonali, le esigenze specifiche di diverse categorie di utenti (anziani, turisti, persone con disabilità) e le potenzialità di sviluppo socio economico e di rigenerazione urbana.

L'obiettivo è definire un **sistema di itinerari** che non solo **migliori l'accessibilità**, ma che contribuisca anche a una più ampia **strategia di valorizzazione del centro storico**, integrando interventi di recupero del patrimonio esistente e promuovendo forme di sviluppo sostenibile, capaci di rafforzare l'identità del luogo senza comprometterne l'equilibrio.

In questo capitolo vengono descritti i **criteri e le modalità operative per programmare gli interventi** in base alla proposta metodologica della presente ricerca, strutturata in strategia e progetto, ossia dalla scala urbana a quella dello spazio pubblico dell'architettura. Ogni intervento viene inserito in un ordine logico e funzionale che ne assicura la **coerenza con la strategia generale** e che consente di tradurre le previsioni in realizzazioni concrete.

La **corretta sequenza temporale e tecnica** degli interventi è infatti essenziale per garantire non solo la fattibilità operativa, ma anche per massimizzare l'efficacia delle risorse disponibili, evitando sovrapposizioni, interruzioni o azioni isolate che rischierebbero di ridurre l'impatto complessivo della strategia.

Apecchio, chiostro
di palazzo Ubaldini

[LV, MF]

10.1 Individuazione delle priorità degli interventi

L'individuazione delle priorità degli interventi parte dal quadro generale della strategia.

Una volta selezionati gli itinerari strategici principali, la fase di attuazione prevede l'individuazione di singoli progetti che, nel loro insieme, consentono di raggiungere l'obiettivo dell'accessibilità urbana.

I progetti vanno valutati sia in base alle loro specifiche caratteristiche, che analizzati complessivamente al fine di stabilire strategicità e priorità di attuazione.

La **definizione della priorità di intervento** dipende da diversi fattori, tra cui il **costo** delle opere e l'**importanza strategica** delle singole azioni rispetto agli obiettivi complessivi.

Gli interventi non vengono valutati esclusivamente in termini economici, ma anche in funzione della loro capacità di **rispondere alle esigenze specifiche** degli utenti e del loro **impatto sulla qualità della fruizione degli spazi**.

Ad esempio, gli interventi finalizzati alla rimozione di ostacoli fisici o percettivi, necessari per garantire la piena fruizione degli ambienti, assumono una priorità maggiore rispetto a quelli che consentono soltanto un'accessibilità parziale o condizionata.

Allo stesso tempo, i progetti capaci di risolvere in maniera completa e duratura le criticità esistenti, migliorando l'accessibilità in modo inclusivo, rivestono un ruolo centrale nella programmazione.

La determinazione delle priorità tiene inoltre conto di parametri specifici, come il **numero di persone interessate**: gli interventi che coinvolgono un bacino d'utenza più ampio assumono maggiore rilevanza, poiché generano benefici più diffusi.

Un ulteriore criterio riguarda la **quantità e la tipologia di spazi pubblici** coinvolti. Gli spazi con una funzione pubblica cruciale, ad esempio piazze, parchi, scuole o centri di aggregazione ricevono una priorità superiore rispetto ad aree meno strategiche.

Particolare attenzione è rivolta agli interventi in grado di **migliorare l'accessibilità per le fasce più vulnerabili** della popolazione, come anziani, bambini e persone con disabilità. Questi interventi hanno un impatto sociale significativo, contribuendo a promuovere inclusività e benessere collettivo.

La priorità viene attribuita anche agli interventi che possono **integrare o completare azioni già pianificate** nel breve periodo, aumentando così l'efficienza e l'efficacia complessiva della strategia.

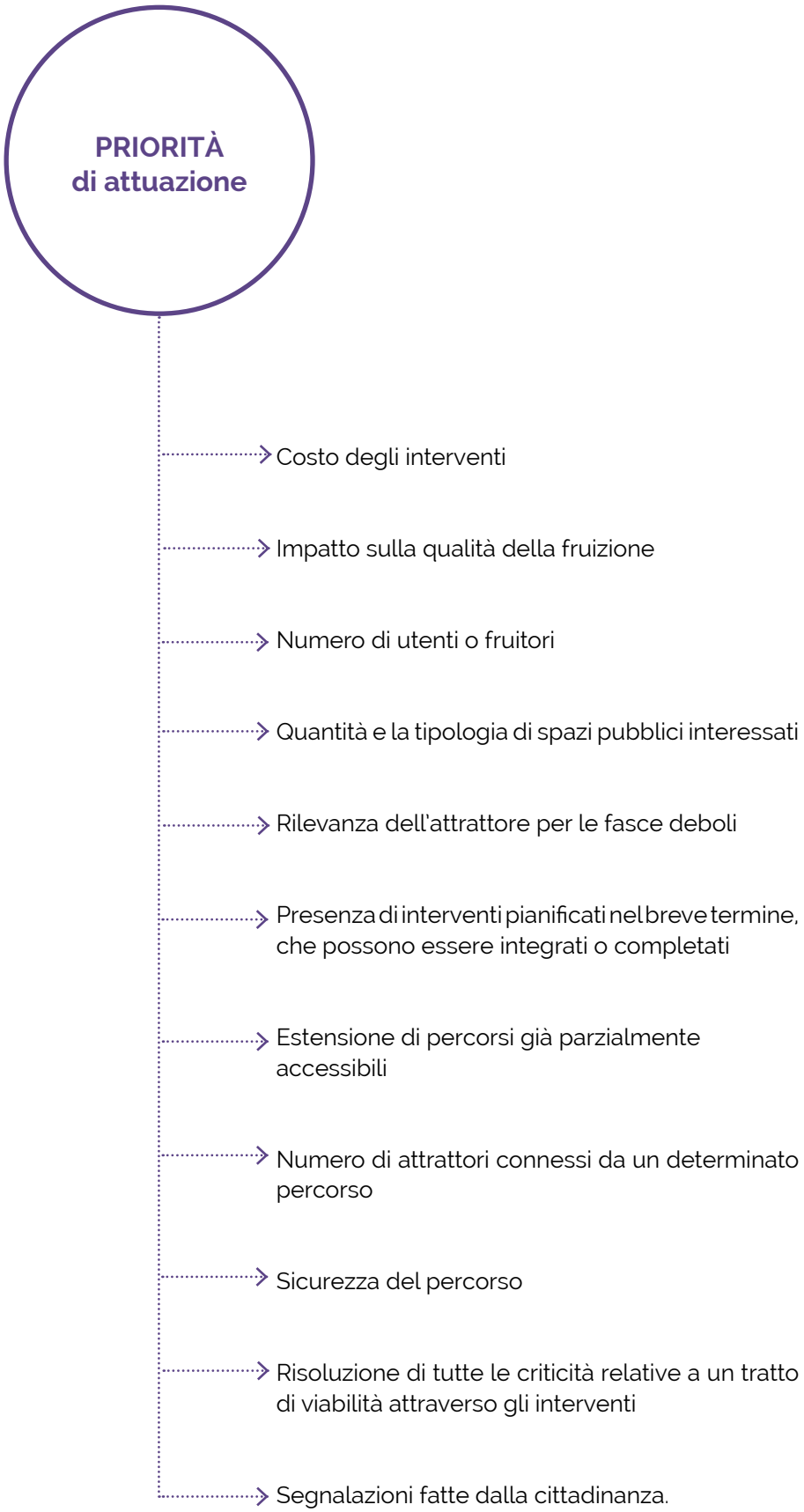
Sono particolarmente significativi gli interventi che **migliorano la continuità dei percorsi già parzialmente accessibili**, poiché contribuiscono a creare una rete di connessioni coerente e facilmente fruibile. Analogamente, il **numero di attrattori connessi** da un determinato percorso rappresenta un ulteriore parametro di valutazione: la loro interconnessione incrementa infatti la fruibilità complessiva del territorio.

Nelle considerazioni di carattere prioritario rientrano anche gli **interventi volti ad aumentare la sicurezza**, in particolare nei tratti a maggiore rischio per pedoni e utenti vulnerabili, come ad esempio l'adeguamento di attraversamenti pedonali in incroci principali o la separazione dei flussi pedonali da quelli carrabili.

Una fonte di informazione, per la decisione circa la priorità e la programmazione degli interventi è costituita dalle **segnalazioni provenienti dai cittadini,** che rappresentano un indicatore importante per individuare interventi urgenti o particolarmente sentiti dalla comunità. Questo approccio partecipativo – già richiamato nella fase di individuazione delle criticità – garantisce una maggiore aderenza alle necessità reali del territorio.

In conclusione, non esiste una regola univoca per la definizione delle priorità d'intervento: la loro **programmazione è il risultato di un'analisi approfondita e multidimensionale della città e/o del centro storico**, che integra considerazioni economiche, tecniche e sociali al fine di risolvere le criticità emerse dall'analisi e dalla valutazione del livello di accessibilità, in coerenza con la strategia complessiva per l'accessibilità urbana e la fruizione autonoma degli spazi pubblici.

[LV, MF]



Di sopra vengono riportati i criteri di selezione delle priorità di attuazione

10.2 Confronto con le previsioni di piano

Nell'identificazione del livello di priorità degli interventi necessari alla realizzazione delle azioni strategiche, è fondamentale considerare anche le **previsioni di piano già esistenti**. Infatti, talvolta, un intervento acquisisce una priorità maggiore quando risulta già inserito nei documenti di pianificazione territoriale o all'interno di specifici programmi di recupero.

In tali circostanze, la sua attuazione non solo consente di affrontare e risolvere le criticità emerse dall'analisi dell'accessibilità territoriale, ma permette anche di dare concreta esecuzione a un'azione già pianificata, evitando così duplicazioni di progettazione e dispersione di risorse.

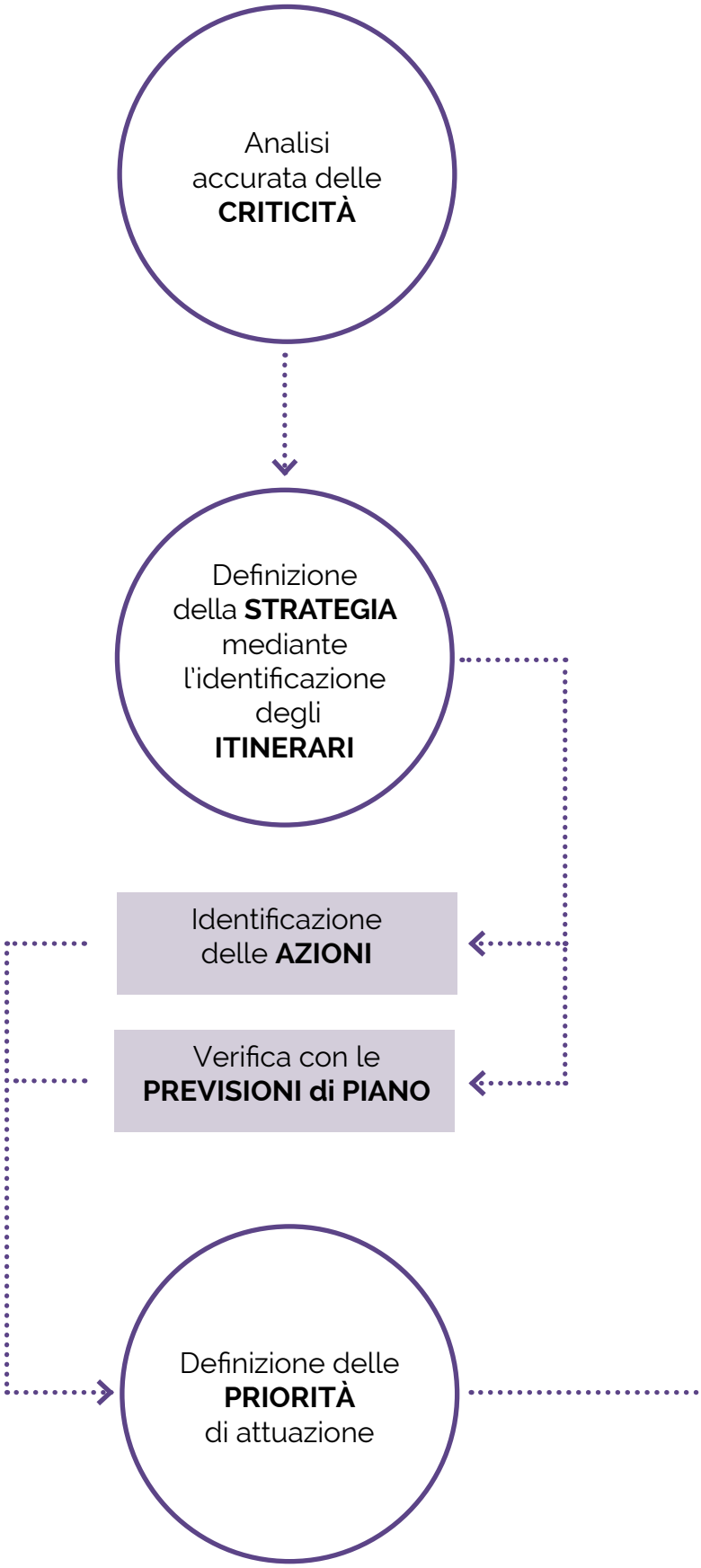
Questo approccio integrato garantisce un **duplice vantaggio**. Da un lato, i progetti già inclusi in strumenti di pianificazione ottengono **maggiore attenzione istituzionale**, poiché rispondono a problematiche già formalmente riconosciute e documentate. Dall'altro, la loro realizzazione permette di **attivare in tempi più rapidi i fondi previsti** dai piani stessi: in alcuni casi si tratta di finanziamenti già autorizzati, la cui disponibilità consente di abbreviare significativamente l'iter amministrativo e di ridurre i tempi di avvio degli interventi.

Nel contesto specifico delle aree interne marchigiane, tale logica diventa particolarmente rilevante. Qui, gli interventi co progettati insieme alle comunità locali e agli enti regionali – ad esempio il potenziamento dei servizi di mobilità, lo sviluppo di infrastrutture digitali o la riqualificazione ambientale – acquisiscono una priorità strategica proprio grazie alla loro inclusione in previsioni di piano condivise.

La loro attuazione, oltre a essere coerente con le linee guida territoriali già approvate, consente di rispondere a esigenze concrete di accessibilità e, contemporaneamente, di mobilitare risorse economiche già stanziate.

In questo modo, la **pianificazione urbanistica** diventa uno **strumento operativo capace di accelerare l'esecuzione degli interventi,** massimizzarne l'impatto e **garantire coerenza** tra gli obiettivi generali e le azioni progettuali di trasformazione e adeguamento dello spazio urbano all'accessibilità di tutti, in particolare garantendo la fruizione dello spazio pubblico alle persone e alle fasce più fragili della popolazione.

[LV, MF]



Nel grafico viene riportato il percorso di definizione della programmazione degli interventi, dell'individuazione delle fasi e dell'organizzazione del cronoprogramma

10.3 Cronoprogramma degli interventi

La ricerca qui presentata propone un'analisi multidimensionale per l'esplorazione del contesto e un **approccio incrementale** per la realizzazione degli interventi. L'obiettivo è agevolare o eventualmente adeguare nel tempo le azioni progettuali inizialmente immaginate da un lato, attraverso un costante confronto con le amministrazioni comunali, dall'altro con la possibilità di interfacciarsi con i cittadini e la comunità e con le mutate esigenze di un contesto in continua evoluzione, dove risorse, condizioni socio-demografiche e climatiche, interessi e finalità possono facilmente mutare in ragione di cambiamenti a più larga scala.

Date queste premesse, la ricerca immagina, e sperimenta nei casi studio applicativi, un **approccio incrementale** del progetto di accessibilità urbana ai centri storici marchigiani, tale da consentire l'**attuazione della strategia per fasi** e, conseguentemente, una programmazione progressiva delle azioni.

In ogni centro storico la strategia può essere implementata attraverso **interventi a step:** quelli considerati prioritari, individuati sulla base di valutazioni economiche, sociali e programmatiche precedentemente descritte, saranno realizzati per primi, permettendo di fornire una risposta più rapida alle situazioni più critiche e/o strategiche. Quelli secondari saranno invece pianificati per essere realizzati in successive fasi di attuazione, lasciando aperta la possibilità di modifiche al corpus dei progetti iniziale, ferma restando la non compromissione degli obiettivi generali del progetto generale di accessibilità.

Infatti il raggiungimento dell'accessibilità, si colloca in un orizzonte di lungo periodo e l'attuazione graduale della strategia consente di verificare, nel corso del tempo, la reale necessità di alcuni interventi e testare l'efficacia delle singole azioni realizzate.

Viene dunque elaborato un **cronoprogramma degli interventi** che struttura le tempistiche e determina la verifica delle condizioni affinché si possa attuare una determinata azione.

L'assessment (valutazione), descritto nella parte C di queste linee guida, evidenzia la necessità e l'opportunità per le amministrazioni di verificare, attraverso una checklist preparata per essere facilmente adattabile al contesto analizzato, la validità e l'impatto degli interventi. L'assessment è uno strumento usato in tutto lo sviluppo del progetto di accessibilità per confermare a posteriori gli interventi realizzati e decidere le nuove azioni trasformative e rigenerative da mettere in opera.

La **corretta programmazione** degli interventi è **fondamentale per il successo complessivo della strategia**: un'errata individuazione delle priorità, che si traduce in una pianificazione inadeguata, può generare risultati inattesi e compromettere l'intero percorso, fino a portare all'abbandono della strategia stessa.

Ad esempio, se un itinerario strategico comprende azioni finalizzate all'organizzazione dei parcheggi, la gestione dei flussi di traffico e la qualità dello spazio pubblico, tutte rilevanti per garantire una fruizione autonoma degli spazi, la risoluzione della questione parcheggi può assumere priorità. Infatti, senza un'adeguata progettazione di tali aree, non sarà possibile riorganizzare i flussi di traffico (la necessità di decongestionare i centri storici dalle automobili è emersa come una criticità diffusa). Inoltre, rispetto alla strategia generale, il miglioramento della qualità dello spazio pubblico risulta secondario se non vengono prima affrontati i problemi di accesso e di sosta.

Si tratta, naturalmente, di un esempio semplificato che, applicato a contesti specifici, può assumere configurazioni differenti. Un'analisi accurata delle criticità consente di identificare l'azione prioritaria e, di conseguenza, di programmare in modo corretto gli interventi necessari alla sua risoluzione.

[LV, MF]





11.
Schede tecniche