PEBA NOVI CITTÀ RAGGIUNGIBILE

PEBA

MAPPATURA BARRIERE ED ANALISI DEI DATI

FASE 2
definizione dei contenuti e delle strategie del Piano

IL SINDACO — Rocchino MULIERE

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA — Gian Filippo CASANOVA

IL DIRIGENTE SETTORE TECNICO — Arch. Dario GRASSI

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO — Arch. Giacomo TOFALO

IL TECNICO INCARICATO — Arch. Fabrizio FURIA

con la collaborazione di — Arch. Fiorenza TENTO

Arch. Erica FESTUCCIA

Novi Ligure, dicembre 2025

Sommario

CAPITOLO 1 – Raccolta dati 4
1.1 Quadro di riferimento e premesse metodologiche 4
1.2 Strutturazione delle modalità di raccolta ed informatizzazione dei dati 5
1.2.1 Impostazione generale del metodo di rilievo 5
1.2.2 Rilievo fisico sul campo 6
1.2.3 Mappatura partecipata tramite OpenStreetMap 7
1.2.4 Restituzione e analisi tramite GIS (Karto) 7
1.2.5 Vantaggi del metodo adottato 8
1.3 Definizione della suddivisione del territorio in aree omogenee 8
1.4 Definizione delle tipologie da rilevare 9
1.5 Mappatura degli spazi urbani 9
1.6 Mappatura delle fermate del trasporto pubblico 10
1.7 Mappatura dei parcheggi 10
1.8 Mappatura delle aree verdi 11
1.9 Edifici di proprietà comunale 11
CAPITOLO 2 – Analisi partecipata 17
2.1 Premesse 17
2.2 Confronto con i progetti pubblici in corso di elaborazione 17
2.3 Il confronto con gli stakeholders 17
2.4 Le scuole ed il progetto di mappatura delle barriere 18
2.5 La strategia del piano 19
CAPITOLO 3 – Elaborazione dei dati 21
3.1 Premessa 21
3.2 Il tavolo tecnico ed il Tavolo PEBA 21
3.3 Analisi dello stato di fatto 21
3.4 Elaborazione dei dati raccolti e definizione livelli di criticità 22
3.6 La mappatura delle criticità e le cartografie di sintesi 30
3.7 Raggruppamenti tematici ed elaborazioni di sintesi 30
3.8 Rete di relazioni tra i punti attrattori – i tragitti prioritari 33
CAPITOLO 4 – Identificazione ambiti di intervento 36
4.1 Premessa 36
4.4 Parcheggi 37
4.5 Nodi intermodali – strutture di supporto al trasporto pubblico locale 37
4.6 Aree verdi - giardini Tranquilli 38

CAPITOLO 5 – Pianificazione eliminazione barriere architettoniche 39
5.1 Obiettivi e finalità 39
5.2 Definizione struttura e contenuti del PEBA 39
5.3 Definizione dei criteri di priorità 40
5.4 Definizione delle fasi di elaborazione del PEBA 41
CAPITOLO 6 – Cronoprogramma fasi attuative e fabbisogno finanziario 42
6.1 Obiettivi 42
6.2 Cronoprogramma delle fasi attuative del PEBA 42
6.3 Il business plan per il raggiungimento degli obiettivi 43
INDICE DEGLI ELABORATI 44

CAPITOLO 1 – Raccolta dati

1.1 Quadro di riferimento e premesse metodologiche

La seconda fase del PEBA del Comune di Novi Ligure ha previsto un ampio lavoro di raccolta, classificazione e organizzazione dei dati, finalizzato a costruire una base conoscitiva completa e omogenea.
Tale fase ha consentito di restituire una fotografia dettagliata dello stato dell'accessibilità degli spazi pubblici, degli edifici e dei percorsi urbani.

La raccolta dati della Fase 2 del PEBA si fonda sui principi metodologici e normativi definiti nella Fase 1, con riferimento alle linee guida programmatiche approvate dall'Amministrazione Comunale, che costituiscono l'ossatura dell'intero processo PEBA.

Il quadro normativo di riferimento include:

- D.M. 236/1989 – Requisiti tecnici per il superamento delle barriere architettoniche
- D.P.R. 503/1996 – Eliminazione barriere negli edifici pubblici e spazi urbani
- Legge 104/1992 – Diritti delle persone con disabilità
- Linee Guida PEBA
- Norme UNI sulla progettazione inclusiva e segnaletica tattile

Le linee guida approvate hanno definito i principi fondativi del PEBA, qui di seguito sinteticamente richiamati:

1. Universal Design – progettare per tutti senza soluzioni aggiuntive;
2. Autonomia dell'utente – garantire continuità, leggibilità e sicurezza del percorso;
3. Accessibilità come diritto universale – il PEBA è uno strumento di equità;
4. Ambiente come fattore abilitante – la barriera è una disfunzione dello spazio, non della persona.

Nella progettazione delle attività da sviluppare in questa seconda fase, è stata definita prioritariamente una struttura della raccolta dati, che nello specifico prevede:

- la suddivisione del territorio in aree omogenee
- una mappatura GIS completa e aggiornabile
- schede di rilievo conformi alle Linee guida regionali e nazionali
- la collaborazione delle scuole per costruire un sistema dinamico di aggiornamento dei dati

È stata pertanto definita una cronologia delle attività di rilievo dei dati, sulla base della quale sono stati eseguiti i sopralluoghi, reperite le informazioni, condivise le osservazioni, sia nell'ambito degli incontri diretti con i funzionari comunali, sia nell'ambito dei tavoli tecnici e dei tavoli PEBA di cui ai capitoli seguenti.

Sono state altresì definite le schede di rilievo degli ambiti esterni ed una scheda tipo di sintesi dei dati rilevati, sia per gli edifici che peri luoghi pubblici.
In ogni scheda è stato previsto l'inserimento di un punteggio, attribuito sulla base di una scala di valutazione testata e verificata sul campo, tenuto conto delle esperienze virtuose dei PEBA italiani.

La pianificazione delle modalità di esecuzione dei rilievi e delle conseguenti mappature è stata fondamentale, nella fase iniziale, per comprenderne al meglio le esigenze e le relative potenzialità, nell'ottica di definire, sulla base delle linee guida programmatiche della Fase 1, uno strumento operativo e di organizzazione logica delle informazioni assunte per l'elaborazione delle successive analisi, per renderne possibile l'accesso agevolato a tutti i soggetti interessati, per stimolare la partecipazione attiva della popolazione (con particolare riferimento a quella scolastica), per costruire una banca dati che fosse al tempo stesso in grado di fornire informazioni e dati ed in grado di continuare agevolmente ad essere implementata ed integrata, quale strumento "attivo" nel processo di pianificazione decennale del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

1.2 Strutturazione delle modalità di raccolta ed informatizzazione dei dati

1.2.1 Impostazione generale del metodo di rilievo

La Fase 2 del PEBA adotta un metodo di rilievo basato sull'integrazione sinergica di strumenti digitali avanzati, rilievo tecnico di precisione e coinvolgimento attivo della comunità locale. Questo approccio garantisce la raccolta di dati omogenei, affidabili e facilmente esportabili, rendendoli immediatamente utilizzabili per l'analisi multicriterio prevista nelle fasi successive, finalizzata a definire le priorità di intervento.
Il procedimento segue le linee guida regionali e si allinea ai protocolli internazionali riconosciuti per la rilevazione delle condizioni di accessibilità urbana, con un'attenzione particolare alla classificazione dettagliata delle barriere architettoniche, sensoriali e cognitive. La struttura metodologica è modulare e flessibile, consentendo l'aggiornamento, la verifica e l'integrazione puntuale di ogni singolo elemento rilevato, senza compromettere la coerenza e la completezza del database complessivo.

Questa impostazione permette inoltre di favorire una fruizione trasparente e condivisa dei dati, rafforzando la partecipazione della comunità e supportando decisioni basate su evidenze concrete e multidimensionali.

Il rilievo si articola nelle seguenti modalità operative principali:

- rilievo fisico sul campo tramite schede standardizzate, che permettono una raccolta puntuale e uniforme delle informazioni
- mappatura collaborativa open source, per favorire la trasparenza, la condivisione e il coinvolgimento della comunità nella raccolta dati
- gestione informativa tramite un GIS evoluto, che consente l'elaborazione, l'analisi e la visualizzazione avanzata dei dati territoriali raccolti

Questo approccio integrato assicura una rilevazione completa e aggiornata dello stato di fatto, facilitando una progettazione mirata e partecipata degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

In questo modo, il sistema metodologico garantisce al tempo stesso robustezza, replicabilità e la massima aderenza alle necessità amministrative e tecniche del Comune.

1.2.2 Rilievo fisico sul campo

La fase di rilievo tecnico è stata condotta utilizzando una scheda progettata per essere esaustiva e allo stesso tempo facile ed intuitiva. La scheda permette di raccogliere sia dati quantitativi (misure, pendenze, dimensioni, quote) sia dati qualitativi (percezione dell'accessibilità, continuità dei percorsi, presenza di ostacoli visivi o tattili). Durante il processo di rilevamento è stato effettuato anche un rilievo fotografico esaustivo.

Gli strumenti utilizzati per i rilievi includono:

- dispositivi mobili con GPS integrato
- applicazioni per la geolocalizzazione e l'esportazione in formato CSV o GeoJSON
- strumenti di misurazione manuale (distanziometri, livelle digitali)

Le coordinate vengono riportate secondo lo standard WGS84 per garantire piena compatibilità con sistemi GIS e piattaforme online. Il rilievo comprende fotografie geolocalizzate, utili per documentare visivamente la criticità e per facilitare le successive verifiche.

Sono inoltre incluse nel rilievo valutazioni qualitative che riguardano:

- accessibilità motoria (rampette, dislivelli, continuità marciapiedi)
- accessibilità sensoriale (segnalazioni tattili, acustiche, contrasti cromatici)
- accessibilità cognitiva (leggibilità degli spazi, orientamento, presenza di ostacoli visivi)

1.2.3 Mappatura partecipata tramite OpenStreetMap

La scelta di utilizzare OpenStreetMap nasce dall'esigenza di adottare una base cartografica aperta, liberamente modificabile e in continua evoluzione.

Il contributo della comunità locale è un valore aggiunto che consente di incrementare la qualità e l'aggiornamento del dato territoriale.

La mappatura partecipata prevede:

- inserimento e aggiornamento di elementi fondamentali (marciapiedi, attraversamenti, rampe);
- applicazione dei tag standardizzati OSM per l'accessibilità;
- validazione da parte dei tecnici comunali delle modifiche proposte.

I dati inseriti in OSM diventano immediatamente disponibili per altri utilizzatori, garantendo un approccio aperto e trasparente. La piattaforma permette inoltre di visualizzare in tempo reale la crescita della mappa e di intercettare eventuali errori o duplicazioni, correggendoli tempestivamente. I tag dedicati all'accessibilità costituiscono un linguaggio universale che permette ai software GIS di leggere correttamente lo stato dell'accessibilità degli elementi rilevati.

1.2.4 Restituzione e analisi tramite GIS (Karto)

La fase di restituzione cartografica avviene su Karto, un sistema GIS online che consente un elevato livello di interazione e facilità d'uso. L'ambiente permette di integrare dati provenienti da OpenStreetMap, rilievi in campo e layer territoriali già disponibili.

La restituzione prevede:

- importazione dei dati georiferiti
- normalizzazione dei campi attributo per garantire coerenza e qualità
- creazione di layer tematici distinti (attraversamenti, marciapiedi, edifici pubblici, fermate TPL)
- tematizzazione mediante scala cromatica di criticità
- inserimento di link diretti alle schede di rilevazione e alle fotografie

L'analisi consente di individuare rapidamente le criticità maggiori e di comprendere come esse influenzano la mobilità dei cittadini. Il GIS impiegato permette inoltre l'esportazione dei risultati in formato compatibile con strumenti avanzati come QGIS, favorendo un uso trasversale dei dati tra diversi uffici comunali.

Questa fase è fondamentale perché consente di trasformare il rilievo raw (dati grezzi) in uno strumento operativo che permette valutazioni dettagliate e decisioni pianificate e motivate.

1.2.5 Vantaggi del metodo adottato

Il metodo integrato adottato presenta numerosi vantaggi:

- garantisce massima trasparenza e tracciabilità del dato
- consente aggiornamenti rapidi e puntuali
- permette la collaborazione tra tecnici e cittadini
- rende possibile una gestione GIS di alto livello senza costi di licenza
- agevola la costruzione della matrice di priorità nella Fase 3 del PEBA
- facilita la comunicazione verso amministratori e stakeholder grazie alle mappe tematiche intuitive.

Il sistema risulta dunque uno strumento completo che non si limita alla raccolta dei dati ma crea un ecosistema informativo permanente, utile per la pianificazione futura e per la gestione quotidiana della città.

1.3 Definizione della suddivisione del territorio in aree omogenee

Il territorio comunale è stato quindi suddiviso in aree omogenee, sulla base della morfologia urbana e della struttura della viabilità.

La delimitazione del territorio da indagare in piccole porzioni ha permesso di:

- Costruire una base dati omogenea e confrontabile
- Individuare in modo puntuale le criticità del tessuto urbano
- Riconoscere i tratti potenzialmente idonei a costituire percorsi accessibili e prioritari
- Fornire gli elementi tecnici necessari per la definizione delle strategie di intervento del PEBA

La suddivisione ha consentito altresì di organizzare i rilievi in modo sistematico, riducendo le sovrapposizioni e garantendo una copertura uniforme delle diverse tipologie di spazio pubblico.
La relativa semplicità orografica del territorio comunale ha favorito l'individuazione di ambiti territorialmente definibili in modo chiaro e sufficientemente ampio, cui è seguita la definizione di un quadro di unione che ha consentito lo sviluppo logico e progressivo delle successive analisi ed elaborazioni.

1.4 Definizione delle tipologie da rilevare

Sono state definite, sulla base di quanto già indicato nelle linee guida programmatiche del PEBA, le principali categorie di elementi oggetto di rilievo, in coerenza altresì con le linee guida nazionali e regionali per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Le principali tipologie sono:

- stato della pavimentazione pedonale (marciapiedi e attraversamenti) e criticità
- raccordi strada/marciapiede
- larghezza marciapiedi
- pavimentazione tattile
- parcheggi sia lungo le vie che le aree
- fermate del trasporto pubblico
- aree verdi
- edifici di proprietà Comunale
- poli di interesse

La definizione puntuale delle categorie ha permesso di strutturare un sistema di rilievo coerente e confrontabile.
I progressivi momenti di incontro e di confronto con i tecnici comunali e con i componenti dei tavoli PEBA, convocati nel corso del lavoro, hanno consentito di verificare e confermare le suddette tipologie.

1.5 Mappatura degli spazi urbani

Nel dettaglio, si è proceduto a:

Rilievo dei percorsi pedonali

Per ogni tratto di percorso presente nelle mappe, sono stati rilevati i seguenti parametri:

- Stato della pavimentazione
- Larghezza utile
- Inclinazione longitudinale
- Dislivello rispetto alla superficie carrabile
- Presenza di pavimentazione tattile

Analisi degli incroci

Per ogni incrocio individuato nelle porzioni di mappa analizzate sono stati registrati:

- Presenza di scivolo, rampa o raccordo
- Presenza di scalino o dislivello non superabile
- Pavimentazione tattile
- Segnalazione acustica ai semafori

Verifica delle rampe

Le rampe presenti lungo i percorsi o in prossimità degli attraversamenti sono state descritte attraverso:

- Inclinazione
- Larghezza

Censimento degli ostacoli

In ogni tratto sono stati individuati e descritti eventuali elementi che ostacolano la fruizione del percorso pedonale. Per ciascun ostacolo sono stati registrati:

- Tipologia dell'ostacolo
- Riduzione della larghezza del percorso

1.6 Mappatura delle fermate del trasporto pubblico

La mappatura delle fermate TPL ha previsto la ~~registrazione~~ rilevazione delle caratteristiche di accessibilità, incluse presenza di raccordi, piattaforme, segnaletica tattile e conformazione degli spazi di attesa. Le fermate sono state georeferenziate e integrate nel sistema informativo del PEBA utilizzato dal gruppo di lavoro.

L'analisi successiva della distribuzione sul territorio comunale di tali punti ha consentito l'arricchimento delle valutazioni complessive in materia di accessibilità alla città mediante il trasporto pubblico.

1.7 Mappatura dei parcheggi

È stato realizzato un censimento completo dei parcheggi riservati alle persone con disabilità, con verifica della loro localizzazione, accessibilità, adeguatezza dimensionale e stato manutentivo.

I dati raccolti sono riportati anche nelle tavole cartografiche tematiche.

La relativa distribuzione nell'ambito della viabilità del territorio comunale e la verifica quantitativa nelle aree destinate al parcheggio pubblico hanno conseguentemente fornito elementi di analisi ulteriori.

1.8 Mappatura delle aree verdi

Il censimento e mappatura delle criticità in tali ambiti è stata avviata ed occorrerà completarla, in particolare per la più grande area verde cittadina – Parco del Castello – che potrà essere oggetto di approfondimenti successivi.

Sono state analizzate alcune delle aree verdi attrezzate principali della Città che, nell'ambito della terza fase di elaborazione del PEBA potranno quindi essere oggetto di ulteriore e specifico approfondimento, anche tenuto conto di alcuni degli indirizzi progettuali descritti nei capitoli seguenti e relativi anche alle disabilità sensoriali e cognitive.

1.9 Edifici di proprietà comunale

Per ogni edificio è stato condotto un rilievo che ha preso in considerazione i seguenti punti:

- PARCHEGGIO
- ACCESSO
- SERVIZI IGIENICI
- SPAZI DI RELAZIONE
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- PERCORSI

Per poter fare una analisi che consenta l'aggiornamento e la consultazione è stata redatta una scheda di rilievo, strumento operativo finalizzato a valutare in modo sistematico il livello di accessibilità degli edifici pubblici, con particolare riferimento alle esigenze delle persone con disabilità motorie e sensoriali.

La metodologia adottata si basa su un insieme di indicatori organizzati in tre sezioni tematiche, ciascuna delle quali contribuisce alla definizione di un punteggio complessivo sintetico.

Sezione A – Disabilità motorie

Questa sezione analizza le condizioni di accesso esterno, la fruibilità degli spazi interni e la presenza di servizi igienici accessibili. La valutazione è effettuata mediante un sistema di punteggio che distingue tra requisiti:

- Assenti
- presenti ma non pienamente conformi
- pienamente rispondenti agli standard di accessibilità.

Gli esiti consentono di individuare con immediatezza le principali criticità strutturali e funzionali che ostacolano la mobilità autonoma.

Sezione B – Disabilità sensoriali

La sezione verifica la presenza di strumenti, segnaletica e dispositivi dedicati alle persone con disabilità visive e uditive. L'indagine riguarda la leggibilità delle informazioni, la disponibilità di supporti tattili o percorsi guida, la qualità della cartellonistica e i sistemi di allarme inclusivi.

L'assenza di tali dotazioni viene registrata con un punteggio pari a zero, evidenziando gli ambiti in cui è necessario intervenire per garantire forme di orientamento e sicurezza accessibili.

Sezione C – Accessibilità equivalente e soluzioni compensative

La terza sezione valuta l'eventuale presenza di misure alternative capaci di supportare l'utenza in mancanza di accessibilità fisica o sensoriale (es. percorsi digitali, mappe accessibili, supporto umano). Il punteggio assegnato integra la valutazione complessiva e permette di individuare potenziali strategie temporanee o complementari agli interventi strutturali.

Sezione D - Sintesi valutativa

La somma dei punteggi delle tre sezioni consente di classificare l'edificio in una delle tre fasce previste: non accessibile, parzialmente accessibile o completamente accessibile. Tale sintesi offre un quadro immediato dello stato di fatto e costituisce un riferimento metodologico utile per la definizione delle priorità di intervento all'interno del PEBA.

Le informazioni raccolte sono state quindi riepilogate su una matrice di accessibilità che riassume le informazioni di ogni categoria attribuendo tre intervalli di punteggio:

- 0–15 Non accessibile, colore verde
- 16–30 Parzialmente accessibile, colore giallo
- 31–48 Completamente accessibile, colore rosso

Si allega di seguito il modello della scheda utilizzata

Scheda di Rilievo per l'Accessibilità degli Edifici Pubblici

PEBA – Comune di Novi Ligure

DATI GENERALI

- **Edificio / Struttura:**
- **Indirizzo:**
- **Tipologia (scuola, municipio, biblioteca, ecc.):**

SEZIONE A. DISABILITÀ MOTORIE

1. ACCESSO ALL'EDIFICIO

Voce	Descrizione	Risposta	Punteggio (0–2)
A1	Percorso esterno accessibile	□ Sì □ No	
A2	Rampa presente e conforme (pendenza ≤8%)	□ Sì □ No – Pendenza: __%	
A3	Ascensore o montascale accessibile	□ Sì □ No – Note: _____	
A4	Ingresso principale accessibile	□ Sì □ No – Note: _____	
A5	Presenza di parcheggio riservato ai disabili	□ Sì □ No	

Note:

2. SPAZI INTERNI

Voce	Descrizione	Risposta	Punteggio (0–2)
A6	Corridoi ≥ 90 cm	□ Sì □ No	
A7	Porte ≥ 75 cm	□ Tutte □ Parziali □ Nessuna	
A8	Pavimentazione percorribile	□ Sì □ No	
A9	Arredi che non consentono la manovra con la carrozzina	□ Sì □ No	
A10	Ascensore, montascale accessibile o rampe	□ Sì □ No – Note: _____	

Note:

---

3. SERVIZI IGIENICI

Voce	Descrizione	Risposta	Punteggio (0–2)
A11	WC accessibile	□ Sì □ No	
A12	Spazio di manovra WC ≥150 cm	□ Sì □ No	
A13	Maniglioni presenti e posizionati correttamente	□ Sì □ No	
A14	Lavabo accessibile	□ Sì □ No	
A15	Specchio inclinato o a tutta altezza	□ Sì □ No	

Note:

Totale Punteggio Sezione A (0–30):

SEZIONE B. DISABILITÀ SENSORIALI (VISIVE E UDITIVE)

Voce	Descrizione	Risposta	Punteggio (0–2)
B1	Segnaletica interna leggibile/tattile	□ Presente □ Assente	
B2	Informazioni in Braille o mappe tattili	□ Sì □ No	
B3	Percorsi guida tattili o sensoriali	□ Sì □ No	
B4	Cartellonistica ad alto contrasto	□ Sì □ No	
B5	Sistema di chiamata acustico/visivo	□ Sì □ No	
B6	Allarme con segnalazione visiva	□ Sì □ No	
B7	Supporti informativi alternativi (es. LIS, audio-guide)	□ Sì □ No	

Note:

Totale Punteggio Sezione B (0–14):

SEZIONE C. ACCESSIBILITA' EQUIVALENTE E SOLUZIONI COMPENSATIVE

Voce	Descrizione	Risposta	Punteggio (0–2)
C1	Presenza di percorsi o mappe digitali accessibili	□ Sì □ No	
C2	Presenza di soluzioni alternative efficaci (es. guida umana, percorsi virtuali)	□ Sì □ No	

Note:

Totale Punteggio Sezione C (0–4):

VALUTAZIONE COMPLESSIVA DELL'ACCESSIBILITA'

- **Punteggio totale ottenuto:**
- **Giudizio finale:**

  □ **0–15 = Non accessibile**
  □ **16–30 = Parzialmente accessibile**
  □ **31–48 = Completamente accessibile**

Legenda punteggi (per ogni voce):

- 0 = Assente o non conforme
- 1 = Presente ma con criticità
- 2 = Presente e conforme alle normative

- **Data del sopralluogo:**

CAPITOLO 2 – Analisi partecipata

2.1 Premesse

Le linee guida programmatiche approvate si basano in misura sostanziale sull'approccio partecipativo alla redazione del PEBA, quale strumento fondamentale per assicurare non solo l'efficacia dello strumento, ma anche la sua comprensione e consapevolezza, multidisciplinarietà ed integrabilità con le altre attività del vivere sociale che, a vario titolo, possono essere integrate dalla conoscenza delle finalità e delle potenzialità di tale strumento di pianificazione.

La fase partecipativa ha così coinvolto amministrazione, stakeholder e cittadini, con l'obiettivo di raccogliere osservazioni e confermare le criticità rilevate nel territorio.

Sulla base di quanto delineato in accordo con l'Amministrazione Comunale, i tavoli PEBA hanno costituito e continuano ed essere un veicolo di informazione e formazione adeguato ed utile a tale scopo; tale approccio, come già anticipato, dovrà e potrà essere mantenuto anche nelle fasi successive del PEBA, in particolare in quella attuativa e di monitoraggio e verifica dei risultati attesi.

2.2 Confronto con i progetti pubblici in corso di elaborazione

L'assessorato ai LLPP del Comune di Novi Ligure ha inteso promuovere un momento di dialogo e confronto – tavolo tecnico – nell'ambito del quale sono stati analizzati i principali progetti pubblici in fase di realizzazione o programmazione, al fine di coordinare le strategie del PEBA con gli interventi urbanistici e infrastrutturali già previsti.

L'incontro, svoltosi nella sala consiliare il 23 gennaio 2025, è risultato particolarmente efficacie ed utile a definire anche il quadro generale nell'ambito del quale si deve operare.

Le numerose iniziative in atto da parte dell'Amministrazione Comunale, che potranno mutare anche profondamente il territorio comunale ed il tessuto socio economico locale, sono state illustrate ed approfondite, con il contributo dei vari professionisti coinvolti, in modo esaustivo ed efficacie e sono divenuti, in parte, elementi di guida nella redazione delle analisi e valutazione delle priorità di intervento per lo sviluppo e l'attuazione del PEBA.

Con i professionisti incaricati è stato pertanto assunto l'impegno ad approfondire, nell'ambito di ciascun intervento, i punti di interesse ed integrazione delle proposte progettuali previste con le linee di azione e sviluppo del Piano.

2.3 Il confronto con gli stakeholders

L'amministrazione ha inteso attivare momenti di confronto con associazioni di categoria, gruppi di cittadini e rappresentanti delle persone con disabilità. Questi incontri sono stati in parte realizzati ed

in parte sono nella programmazione delle attività future, in un'ottica di progressivo e sistematico coinvolgimento di tutti i soggetti portatori di interessi collettivi che, a vario titolo, esercitano una funzione sociale ed economica nel tessuto della Città.
I momenti di confronto avvengono prioritariamente, ma non solo, nell'ambito del Tavoli PEBA allo scopo organizzati dall'Ente.
Nel corso degli incontri già svolti, oltre a cogliere un apprezzabile e significativamente positivo grado di coinvolgimento ed interessamento da parte di tutti, sono state anche analizzate e proposte valutazioni ulteriori, oltre a quelle individuate ed illustrate, che hanno consentito di rendere il più completo possibile il lavoro di analisi e confronto avviato e che dovrà necessariamente proseguire anche nelle successive fasi di elaborazione del Piano.

2.4 Le scuole ed il progetto di mappatura delle barriere

È stato promosso il coinvolgimento delle scuole, attraverso momenti formativi/informativi e attività di mappatura partecipata, al fine di sensibilizzare i giovani sul tema dell'accessibilità.

Questa iniziativa, prevista nell'ambito delle linee guida programmatiche ed avviata a seguito di un incontro con i responsabili dei plessi scolastici superiori della Città, è stata sviluppata nel corso della primavera del 2025, con una serie di incontri – 4 giornate complessive – tenuti presso gli istituti scolastici, coinvolgendo in particolare le classi più avanzate negli studi, di cui al seguente elenco:

- 19-03-2025: SCUOLA PROFESSIONALE CASA DI CARITA';
- 26-03-2025: LICEO STATALE AMALDI;
- 02-04-2025: LICEO CIAMPINI IN VIALE SAFFI - SCUOLA BOCCARDO;
- 23-04-2025: ISTITUTO FORAL IN VIA CARDUCCI.

Nel corso di ogni incontro, durante l'arco temporale messo a disposizione, il gruppo di lavoro, con il supporto del corpo docente, ha presentato le linee guida del piano, introducendo gli studenti ad un tema quasi del tutto sconosciuto, consentendo così non solo di far conoscere l'iniziativa comunale ma, più in generale, di approfondire con gli studenti un ambito presente nelle vite di tutti ma di fatto ignorato dai più.
Durante questi incontri, mediante lo sviluppo di attività laboratoriali, sono state altresì illustrate le principali metodologie di rilievo e mappatura delle criticità presenti sul tema delle disabilità, indicando altresì le modalità di collaborazione alle attività di rilievo e mappatura delle stesse, con l'utilizzo di applicazioni di facile accesso a tutti.

Il contributo degli studenti coinvolti è un valore aggiunto che consente di incrementare la qualità e l'aggiornamento del dato territoriale.
I dati inseriti in OSM diventano immediatamente disponibili per altri utilizzatori, garantendo un approccio aperto e trasparente. La piattaforma permette inoltre di visualizzare in tempo reale la crescita della mappa e di intercettare eventuali errori o duplicazioni, correggendoli tempestivamente.

Il risultato è stato semplicemente straordinario, soprattutto per il grado di coinvolgimento che, in particolare in alcuni contesti, si è riusciti ad ottenere, al punto da immaginare una fase successiva, a conclusione della fase 2 della redazione del PEBA, per coinvolgere gli studenti nella presentazione ed illustrazione dei risultati ottenuti dalle attività di mappatura cui in parte hanno successivamente aderito.

Al termine di questo primo ciclo è stata anche avviata una indagine conoscitiva con il corpo docente della scuola MATERNA PASCOLI, che in una riunione del 26/05/2025 ha preso atto della possibilità di aderire, per il nuovo anno scolastico 2025-2026, ad un progetto cui ci si è resi disponibili per la realizzazione di laboratori didattici specificatamente destinati al tema delle disabilità.

2.5 La strategia del piano

La strategia del PEBA di Novi Ligure si basa sull'integrazione tra rilievo tecnico, mappatura GIS, analisi partecipativa e definizione di priorità di intervento, garantendo una visione coordinata dello spazio urbano.
Le linee guida programmatiche hanno definito un modello di governance multilivello basato su:

1. Tavoli Tecnici:
   - coordinano la metodologia e l'uniformità dei rilievi
   - verificano la qualità dei dati
   - condividono criteri operativi e valutativi

2. Tavolo PEBA:
   - coinvolge associazioni, comitati, rappresentanti utenti fragili
   - contribuisce all'individuazione delle criticità urbane
   - valida le priorità e i percorsi da considerare strategici

3. Partecipazione delle scuole:
   - prevista in Fase 1 come elemento educativo e civico

- realizzata in Fase 2 attraverso attività di mappatura, uso di app GIS e restituzioni pubbliche

Il processo partecipativo ha permesso di:

- individuare le zone più frequentate dagli utenti, con una particolare attenzione alle necessità ed agli impedimenti per i soggetti fragili
- validare le criticità rilevate sul campo
- costruire una rete di tragitti prioritari condivisa
- promuovere un approccio comunitario all'accessibilità urbana

Adottare un approccio inclusivo, come suggerisce la Progettazione universale, significa considerare sin dalla fase di progettazione dello spazio aperto e dell'ambiente costruito le diverse capacità e abilità delle persone, al fine di assicurare a ciascuno una fruizione in condizioni di parità con gli altri.

Infatti, se l'obiettivo primario è favorire l'inclusione sociale, il progetto va valutato non solo da un punto di vista tecnico costruttivo, ma anche considerando la rispondenza alla diversità di esigenze degli utilizzatori.

A parità di qualità delle soluzioni tecniche che è possibile adottare in presenza di una criticità, la scelta dovrà perciò ricadere sulla soluzione che assicuri una fruizione allargata al maggior numero possibile di persone, ossia sulla soluzione che garantisce la migliore qualità "sociale".

CAPITOLO 3 – Elaborazione dei dati

3.1 Premessa

La fase di elaborazione dati rappresenta il cuore analitico del PEBA.

In questa fase, le informazioni raccolte durante i rilievi sono state organizzate, validate e trasformate in elementi comparabili, utili per la definizione delle priorità di intervento.

3.2 Il tavolo tecnico ed il Tavolo PEBA

Il processo di elaborazione è stato supportato dal Tavolo Tecnico PEBA, composto da tecnici comunali, professionisti incaricati e figure competenti in materia di accessibilità, urbanistica e mobilità.

Il tavolo ha svolto funzioni di coordinamento, definendo criteri comuni, verificando la qualità dei dati e assicurando coerenza metodologica tra i diversi elaborati.

Accanto al Tavolo Tecnico ha operato il Tavolo PEBA, con funzioni di supervisione strategica e di raccordo con la fase partecipativa, assicurando l'allineamento tra esigenze territoriali e attività tecniche.

Negli incontri organizzati sono stati affrontati, progressivamente, i livelli di approfondimento richiesti e resi necessari anche a seguito delle prime attività di rilievo e mappatura.

E' nel corso di tali incontri che sono state definite anche alcune delle condizioni di maggior interesse e meritevoli di approfondimento, in particolare per quanto attiene alla volontà condivisa di individuazione di alcuni tragitti prioritari, il cui obiettivo dovrà essere quello di poter pianificare, nel medio e lungo periodo, la trasformazione della città in luogo "raggiungibile per tutti", mediante la strutturazione di una rete di percorsi che, complessivamente, assicurino la piena accessibilità alle diverse aree del territorio comunale ed ai servizi ivi distribuiti.

3.3 Analisi dello stato di fatto

L'analisi dello stato di fatto ha riguardato l'intero territorio comunale, le principali tipologie analizzate e rielaborate sono state:

- stato della pavimentazione pedonale (marciapiedi e attraversamenti) e criticità;
- raccordi strada/marciapiede;
- larghezza marciapiedi;
- pavimentazione tattile;
- parcheggi sia lungo le vie che le aree;
- fermate del trasporto pubblico;

- aree verdi;
- edifici di proprietà Comunale;
- poli di interesse;

Le informazioni raccolte sono state sistematizzate in un database georeferenziato, che permette di visualizzare e interrogare le barriere per tipologia, gravità, posizione e correlazione con punti attrattori e servizi.

Il sistema impiegato ne consente la più ampia personalizzazione ed implementazione, avendo perseguito la scelta di strutturare i dati raccolti mediante un sistema di mappatura "interrogabile" e sovrapponibile ai diversi livelli di analisi condotte.

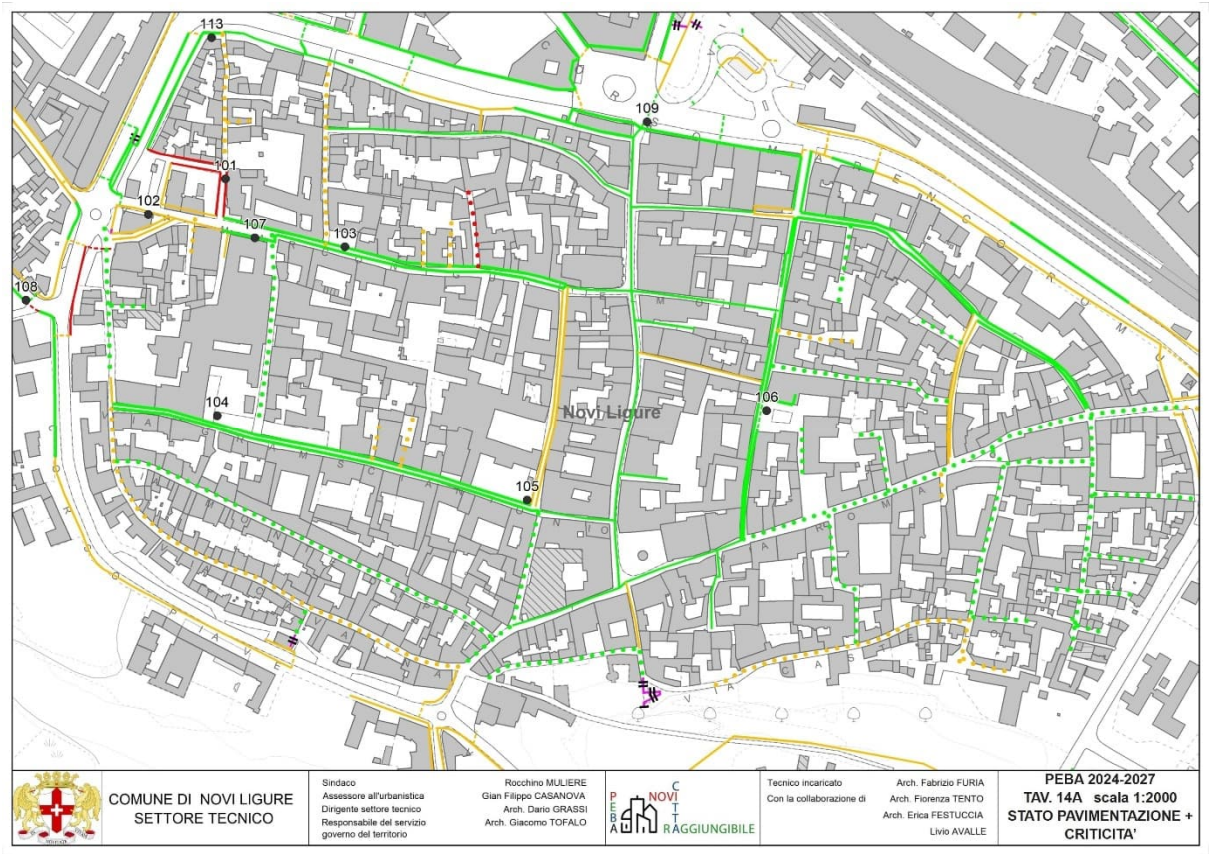
3.4 Elaborazione dei dati raccolti e definizione livelli di criticità

Per ogni barriera rilevata è stato attribuito un livello di criticità basato su differenti fattori:

- entità dell'ostacolo rispetto ai requisiti normativi;
- impatto sulla continuità del percorso;
- prossimità a servizi pubblici e punti attrattori;
- fruibilità da parte di utenti con differenti disabilità.

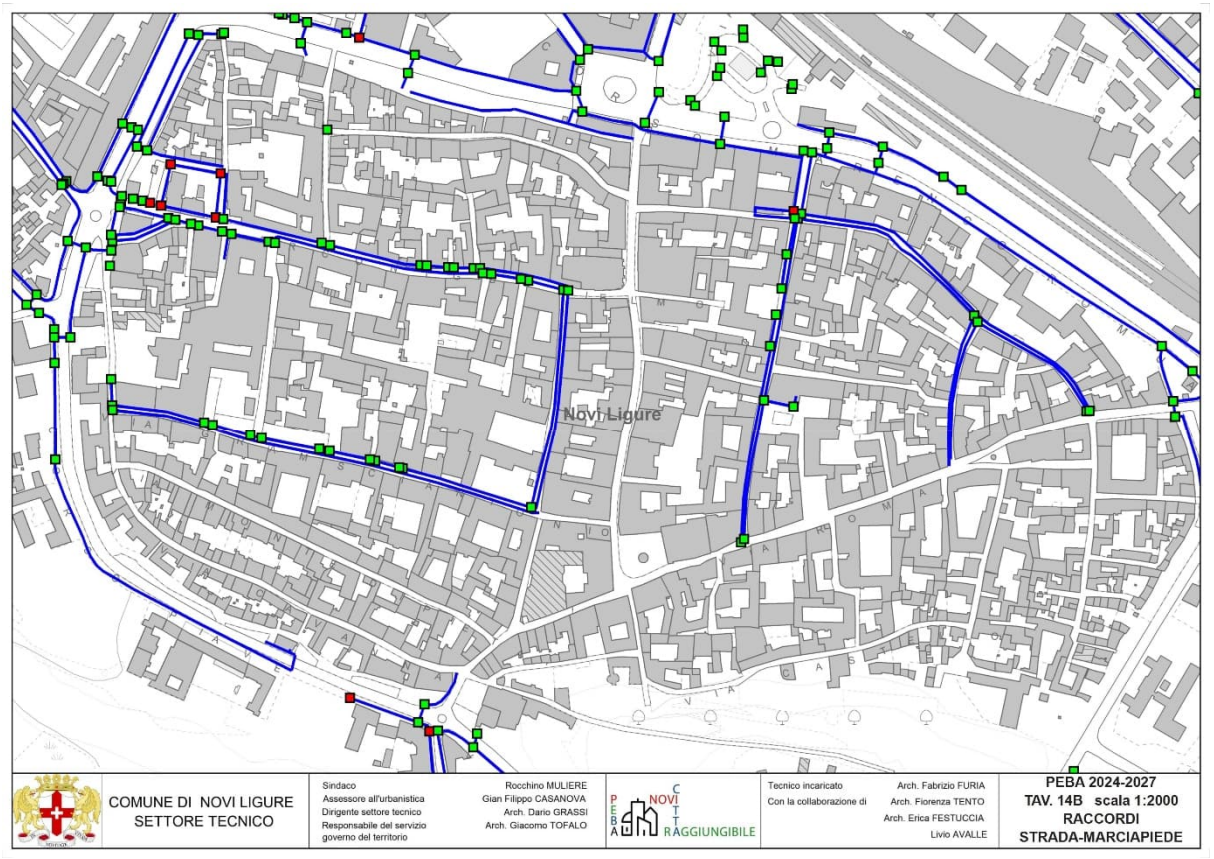
La classificazione è stata fatta a seconda dei tematismi analizzati.

1. FASCICOLO A - stato della pavimentazione pedonale (marciapiedi e attraversamenti)
    - analizzato di tutto il territorio
    - analizzato lo stato della pavimentazione sia dei marciapiedi, attraversamenti
    - indicate strade dove non è presente il marciapiede
    - attribuito un livello di accessibilità:
        - buona (manto stradale integro) colore verde
        - limitata (manto in condizioni di lieve degrado che non ne impedisce la fruibilità ma non in totale autonomia) colore giallo
        - nulla (manto stradale dissestato) colore rosso
    - rilevate anche le criticità:
        - segnaletica orizzontale, parcheggio disabili mancante o da ripristinare
        - parcheggio autorizzato che invade il marciapiede pedonale
        - griglia di scolo dissestata
        - presenza di oggetti ingombranti sul percorso
        - presenza di pali della luce che riducono il passaggio del marciapiede
        - presenza di bocche di lupo pericolose sul marciapiede pedonale non segnalate
        - presenza di banchina con diversi dislivelli non segnalati



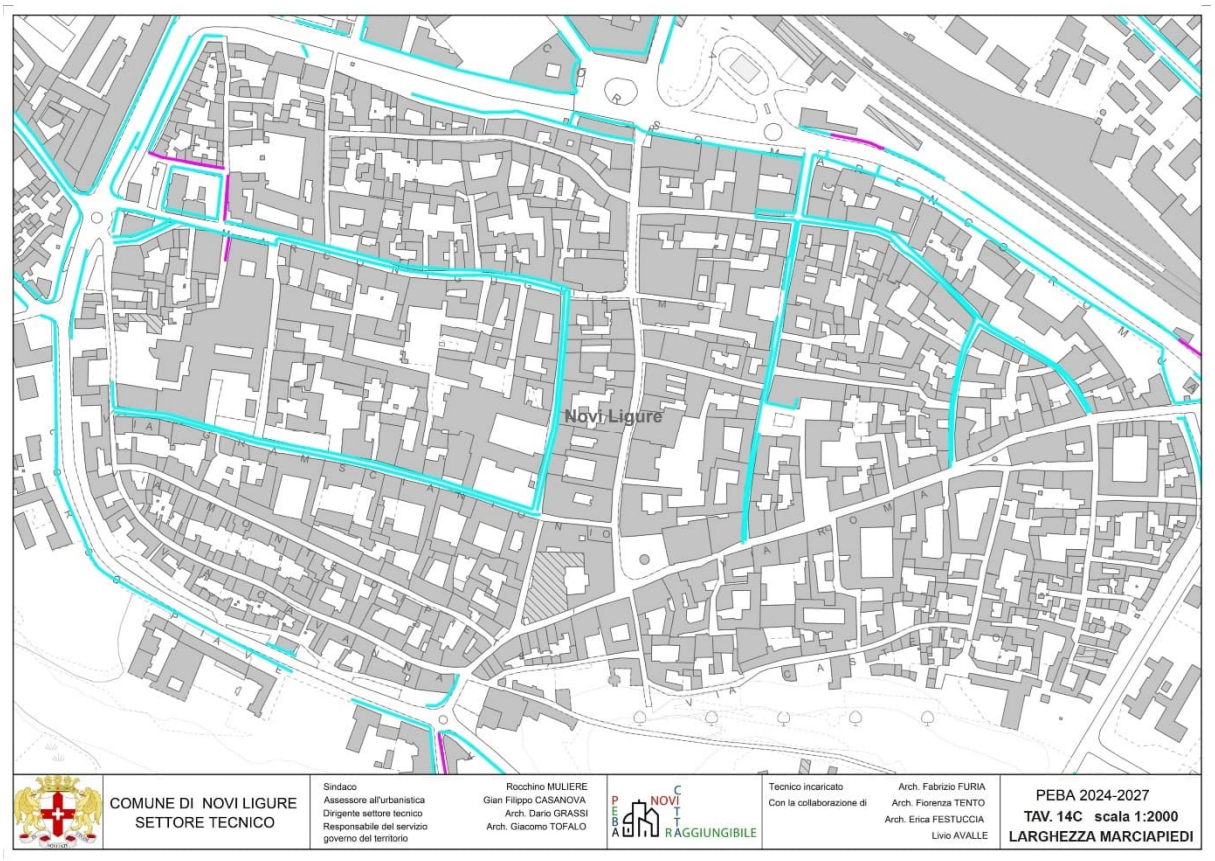
2 FASCICOLO B - raccordi strada/marciapiede:

- analizzato i raccordi tra i marciapiedi, gli attraversamenti per quello che riguarda la presenza di rampe o dislivelli (gradini)
- indicato con un simbolo diverso questi due elementi lungo i percorsi pedonali (la presenza della rampa è considerata come accessibile mentre lo scalino è un dislivello da superare)

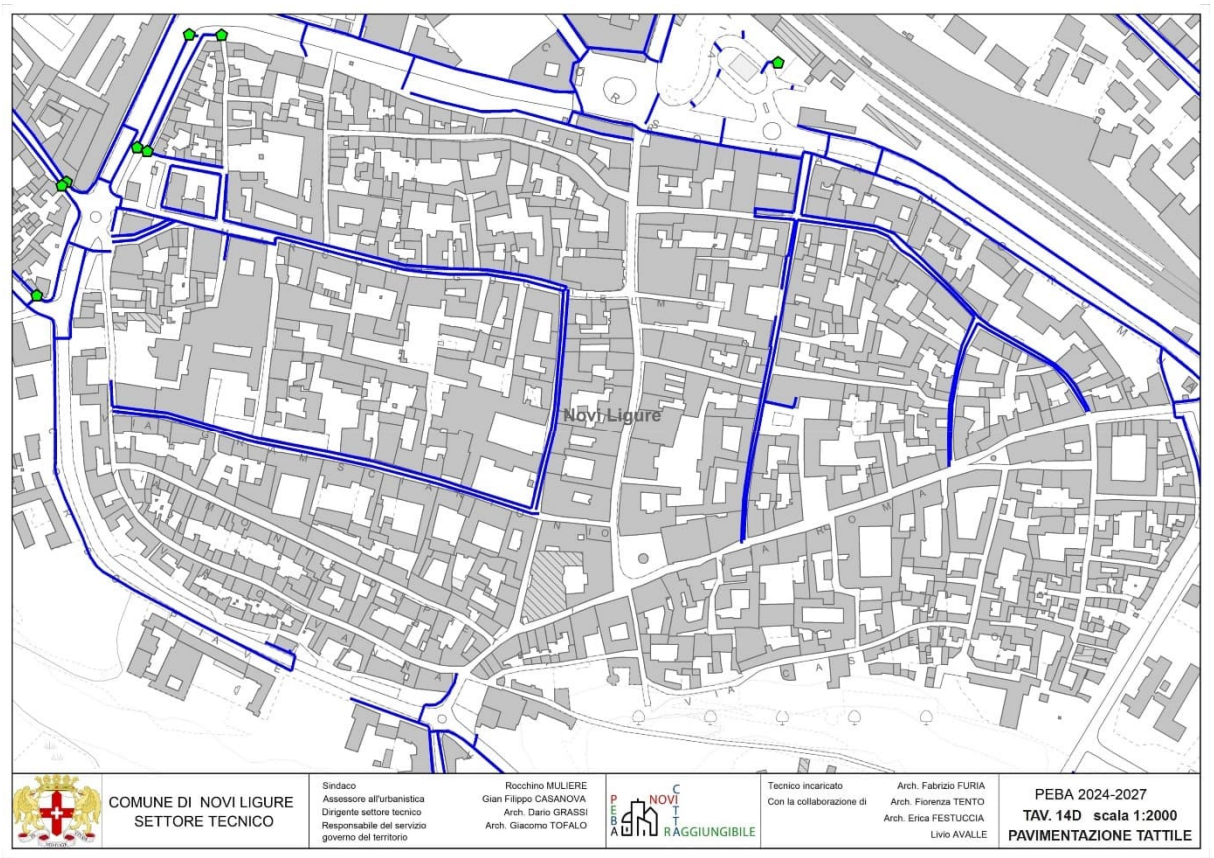


3 FASCICOLO C - larghezza marciapiedi:

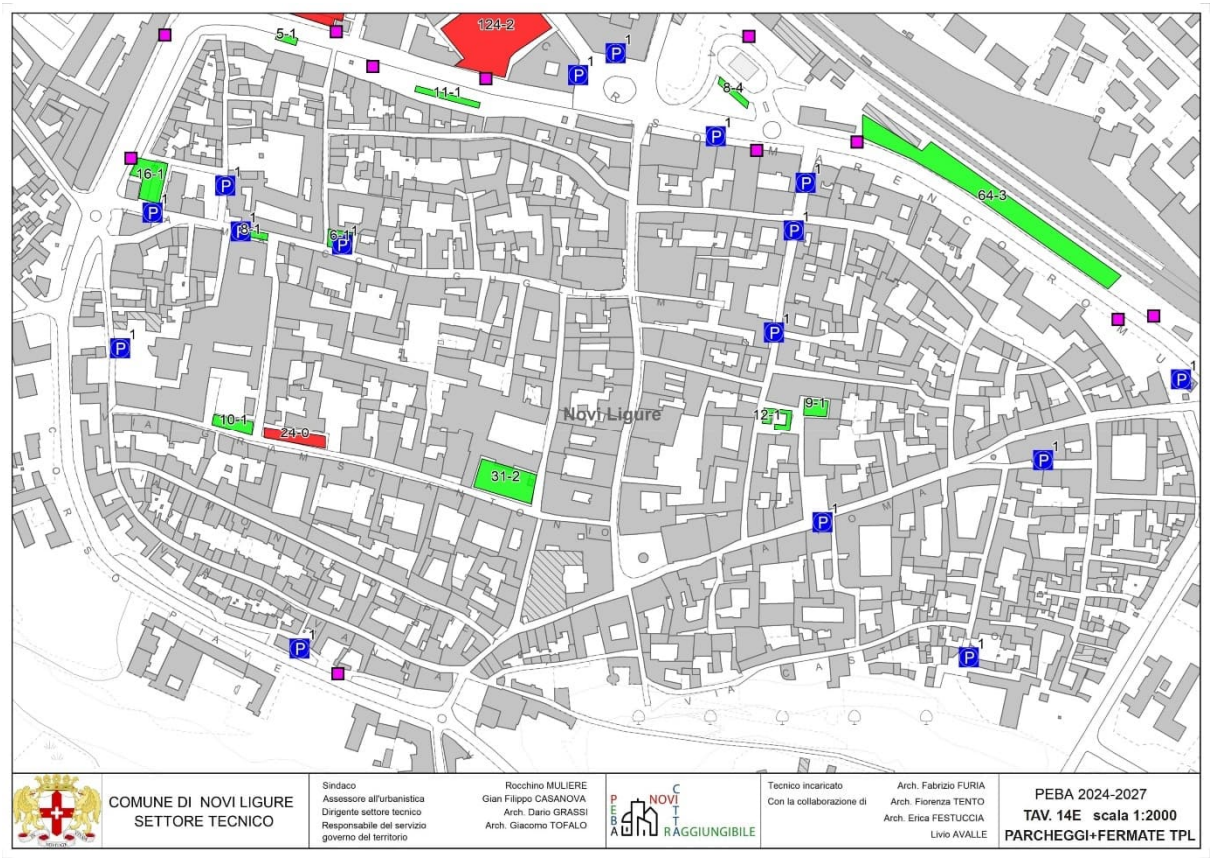
- analizzati tutti i marciapiedi suddividendoli in base alla larghezza maggiore o minore di 80 cm (valore minimo per l'accessibilità)



4. FASCICOLO D: pavimentazione tattile:
    - evidenziate le situazioni dove è presente la pavimentazione tattile (dove non indicata non è presente)



5. FASCICOLO E: parcheggi sia lungo le vie che le aree e fermate del trasporto pubblico TPL:
    - indicate le fermate degli autobus dove è stato riscontrato che solo due sono dotate di loges ma non sono continuativi (quindi non sono stati rappresentati nelle tavole perché non significativi)
    - indicati puntualmente con la lettera P i parcheggi disabili su strada e il numero di stalli di sosta
    - le aree parcheggio distinte in verde e rosso in base alla conformità alla norma di legge D.M. 236/1989 e D.P.R. 503/1996, e indicato il numero totale degli stalli (specificando il numero di quelli per disabili)



Si rimanda alle relative schede ed alla legenda che illustra anche le modalità di lettura.

6. FASCICOLO EDIFICI: edifici di proprietà Comunale:

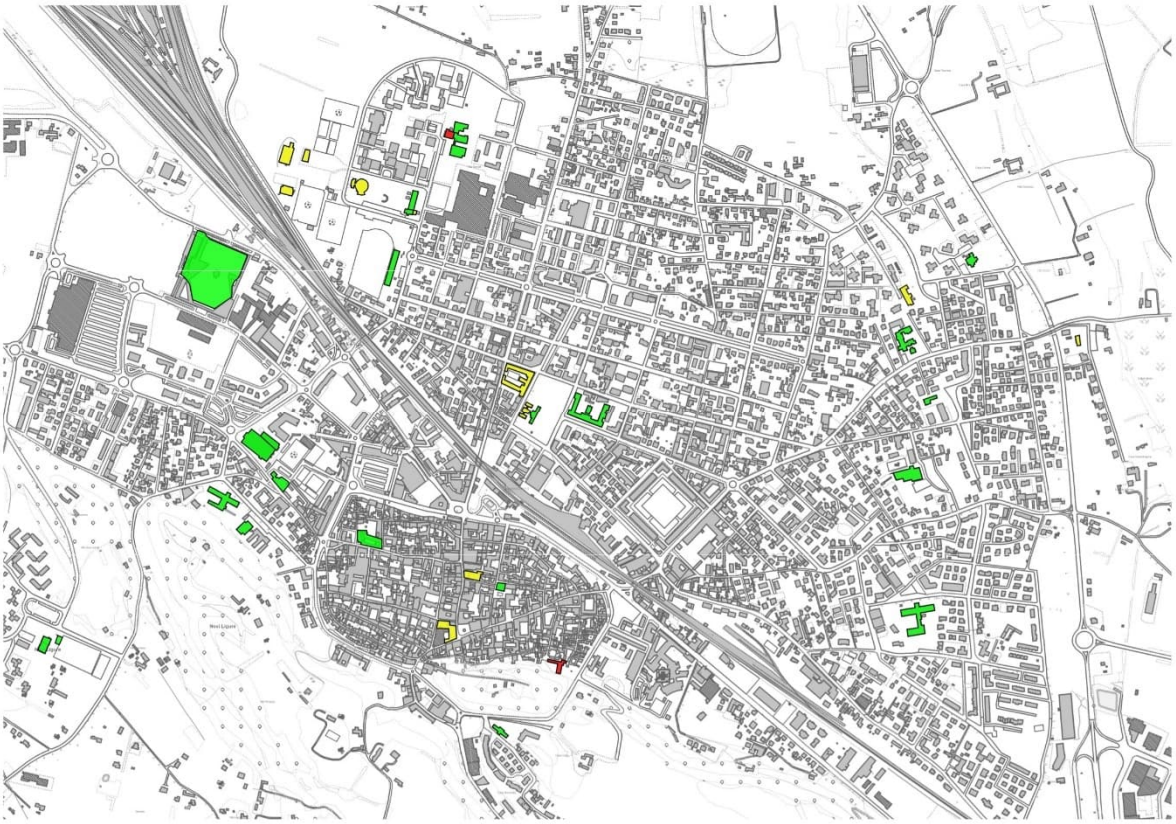
Una delle difficoltà maggiori affrontate nell'elaborazione della scheda tipo è stata la creazione della scala di valutazione, essendo complesso quantificare numericamente una criticità legata alla diversa possibilità di fruire di una funzione o di uno spazio.

Dopo aver effettuato i sopralluoghi in tutti gli edifici indicati dall'amministrazione comunale e dai tavoli di confronto, per analizzare i dati è stato redatta una tabella con le indicazioni dei punteggi ricavati dalle schede di rilievo e analisi in base all'accessibilità totale dell'edificio e suddivisa in base alle

disabilità motorie, sensoriali e cognitive viste come accessibilità equivalente e soluzioni compensative e in base ai punteggi nelle varie categorie e stato associato il color:

- verde per accessibilità buona
- giallo accessibilità limitata
- rosso accessibilità nulla

ACCESSIBILE	VERDE	Valori da 31 a 48	assenza criticità
PARZIALMENTE ACCESSIBILE	GIALLO	Valori da 16 a 30	lieve criticità non pregiudicante accessibilità
INACCESSIBILE	ROSSO	Valori da 0 a 15	grave criticità che pregiudica accessibilità



ANALISI SPECIFICHE:

SEZIONE A - DISABILITA' MOTORIE

Si è riscontrato che per le disabilità motorie la situazione risulta buona inquanto ci sono edifici accessibili e altri parzialmente:

ACCESSIBILE	VERDE	Valori da 21 a 30	assenza criticità
PARZIALMENTE ACCESSIBILE	GIALLO	Valori da 11 a 20	lieve criticità non pregiudicante accessibilità

INACCESSIBILE	ROSSO	Valori da 0 a 10	grave criticità che pregiudica accessibilità

SEZIONE B – DISABILITA' SENSORIALI

L'accessibilità sensoriale risulta pregiudicata perché ad oggi sono ancora scarse le presenze di questi ausili

ACCESSIBILE	VERDE	Valori da 10 a 14	assenza criticità
PARZIALMENTE ACCESSIBILE	GIALLO	Valori da 5 a 9	lieve criticità non pregiudicante accessibilità
INACCESSIBILE	ROSSO	Valori da 0 a 4	grave criticità che pregiudica accessibilità

SEZIONE C – ACCESSIBILIA' EQUIVALENTE E SOLUZIONI COMPENSATIVE

In questa sezione è stato riscontrato che per quello che riguarda gli edifici scolastici e i teatri il comune e la biblioteca, centro diurno e CSP le misure compensative sono presenti e funzionali nella maggior parte con la guida umana

ACCESSIBILE	VERDE	Valori da 3 a 4	assenza criticità
PARZIALMENTE ACCESSIBILE	GIALLO	Valori da 1 a 2	lieve criticità non pregiudicante accessibilità
INACCESSIBILE	ROSSO	Valore 0	grave criticità che pregiudica accessibilità

Si rimanda alla tabella riepilogativa, allegata al fascicolo edifici.

La maggior parte degli edifici rilevati risultano parzialmente accessibili, quelli su cui sono state rilevate delle criticità vanno viste in modo puntuale perché giustificate da singoli problemi risolvibili e che non si ripercuotono su tutte le analisi.

E' chiaro che all'interno delle accezioni positive, così come di quelle negative, si distinguono dei diversi gradi di rispondenza al criterio principale per cui, mentre un ambiente "accessibile" assume un valore totalmente positivo, poiché consente la fruizione della funzione in piena autonomia, al contempo un ambiente "parzialmente accessibile", pur avendo sempre un valore positivo, per il solo fatto di presentare qualche criticità che non pregiudica ma ne limita in parte la fruizione, risulta inferiore rispetto al primo, sia qualitativamente che quantitativamente.

È in base alla scala dei colori, dunque, che viene espresso un giudizio di merito in base all'accessibilità dell'ambiente.

La somma dei valori totalizzati NON determina il grado di accessibilità, ma è molto utile per capire il grado ed il tipo di criticità e, soprattutto attraverso il sistema delle macrocategorie, per fare delle valutazioni anche di carattere economico.

3.6 La mappatura delle criticità e le cartografie di sintesi

I rilievi sono stati tradotti in cartografie tematiche che rappresentano in modo sintetico:

- stato della pavimentazione pedonale (marciapiedi e attraversamenti) e criticità;
- raccordi strada/marciapiede;
- larghezza marciapiedi;
- pavimentazione tattile;
- parcheggi sia lungo le vie che le aree e fermate del trasporto pubblico;
- edifici di proprietà Comunale;

Le mappe costituiscono un supporto essenziale per la pianificazione degli interventi e sono state integrate nei sistemi GIS adottati dal gruppo di lavoro.

Si rimanda all'allegato elenco degli elaborati di analisi prodotti nella Fase 2, comprendente cartografie tematiche, schede di rilievo, matrici di valutazione e grafici di sintesi.

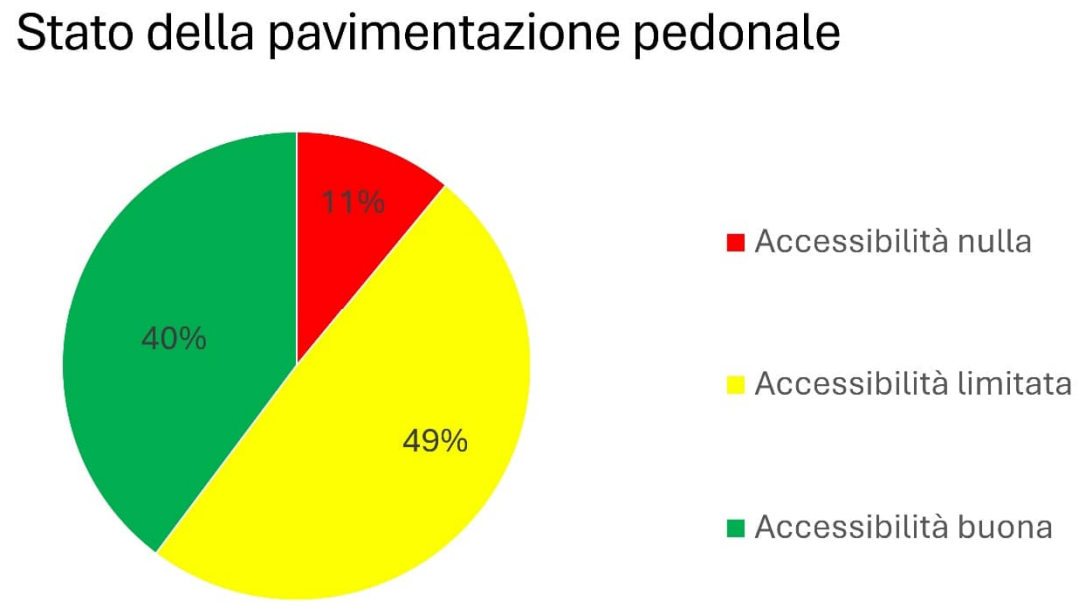
In via esemplificativa si riporta di seguito la mappatura della porzione del centro storico nei diversi tematismi.

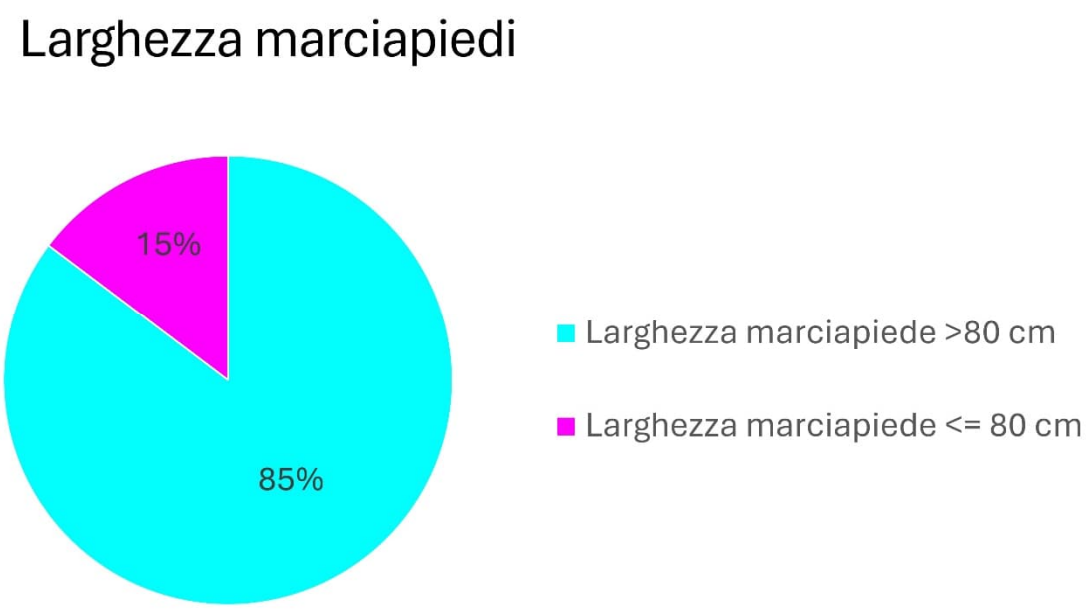
3.7 Raggruppamenti tematici ed elaborazioni di sintesi

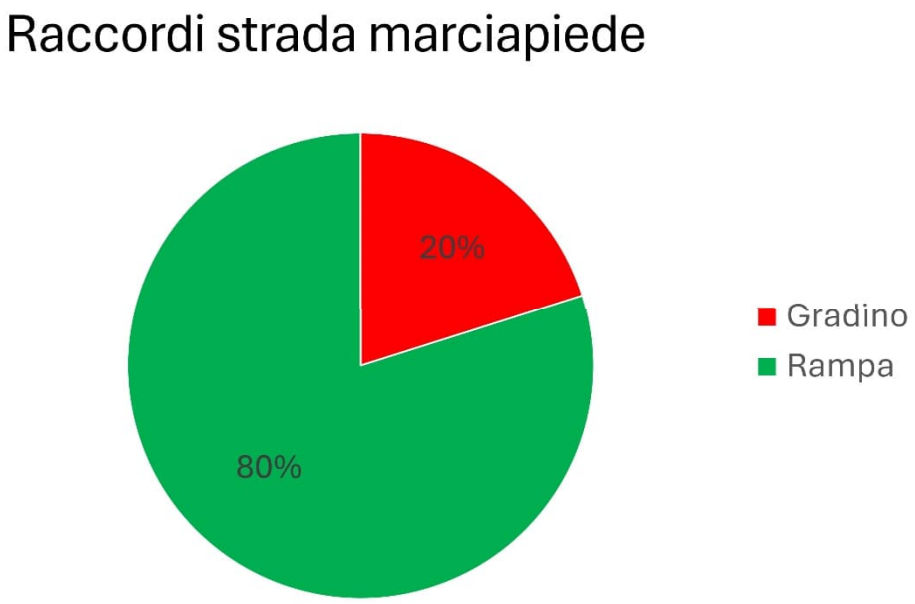
L'ultima fase di elaborazione ha riguardato la produzione di indicatori sintetici e grafici percentuali, utili per la lettura trasversale dei dati.

Sono stati elaborati grafici di distribuzione delle barriere per tipologia, con indicazione dei relativi livelli di criticità; questi strumenti consentono una valutazione comparativa efficace e orientano la definizione degli ambiti prioritari di intervento.

Questa fase è centrale nella definizione di priorità oggettive e condivise.


Stato della pavimentazione pedonale
11%
40%
49%
Accessibilità nulla
Accessibilità limitata
Accessibilità buona


Larghezza marciapiedi
15%
85%
Larghezza marciapiede >80 cm
Larghezza marciapiede <= 80 cm



Nei report elaborati si sintetizzano i risultati principali dell'analisi:

- distribuzione delle criticità
- differenze tra disabilità motorie e sensoriali
- aree maggiormente critiche
- correlazioni con i flussi urbani
- prime indicazioni per la definizione delle priorità del PEBA.

Gli elementi principali derivanti dalle suddette analisi possono essere così sinteticamente riepilogati:

- enorme differenza tra incidenza barriere fisiche rispetto a quelle sensoriali (queste ultime quasi sempre presenti, con diversi gradi di criticità)
- quadro delle barriere architettoniche relative alla disabilità motoria in linea con le aspettative e con alcune criticità specifiche che possono essere risolte in modo relativamente semplice e diffuso sull'intero territorio comunale
- distribuzione relativamente omogenea delle criticità rilevate sul territorio, con una valutazione puntuale e non particolarmente negativa di quelle registrate nel perimetro del centro storico
- possibilità di definire una pianificazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche per elementi tipologici ovvero per aree di intervento
- opportunità di individuare e definire un reticolo dei tragitti "prioritari" che consenta di mettere in rete i punti più significativi della città senza barriere

3.8 Rete di relazioni tra i punti attrattori – i tragitti prioritari

I percorsi prioritari sono individuati integrando diversi livelli di analisi:

- mappa dei punti attrattori
- flussi di mobilità
- distribuzione delle criticità
- connessioni tra servizi essenziali.

I punti attrattori sono stati individuati sulla base di aree di interesse e sono stati definiti (e condivisi nell'ambito dei lavori del tavolo tecnico e del tavolo PEBA), con un criterio di rilevanza (rappresentato in mappa dalla diversa dimensione del simbolo identificativo), così di seguito elencati:

- STAZIONE FS
- OSPEDALE
- COMUNE
- SCUOLE
- UFFICI POSTALI
- AREE SPORTIVE
- AREE VERDI
- PARCHEGGI
- PIAZZE
- EDIFICI COMUNALI
- FERMATE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
- AREE SICURE

Questo approccio consente di definire assi continui e interconnessi, progettati per garantire la fruibilità dei principali poli urbani anche alle utenze fragili.
A partire dalla rete primaria è stata realizzata una rete secondaria (rete di prossimità), che si collega ai principali percorsi e consente di raggiungere ulteriori punti attrattori presenti nelle vicinanze, aumentando la capillarità e la fruibilità dell'intero sistema urbano.

L'obiettivo è creare una rete urbana inclusiva e sicura, in cui ostacoli e barriere siano minimizzati e la mobilità tra servizi strategici risulti agevole per tutti.

All'esito delle elaborazioni sopra descritte, e tenuto conto della distribuzione sul territorio comunale delle diverse criticità rilevate in relazione ai luoghi ed edifici di maggiore interesse e attrattività, è stata

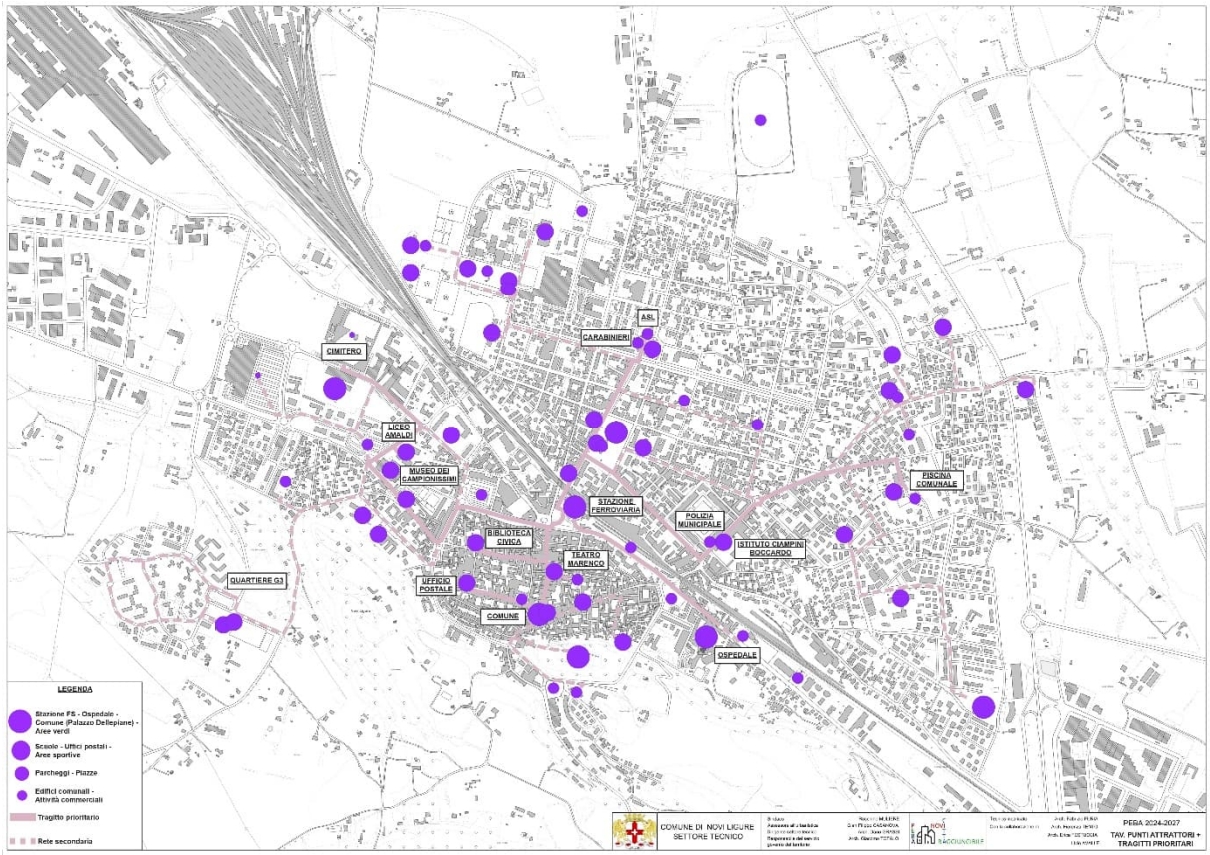
definita una prima proposta di individuazione dei percorsi significativi, ovvero dei tracciati prioritari meritevoli di ulteriori approfondimenti.
Questa valutazione preliminare ha successivamente permesso di elaborare una proposta metodologica, da trasferire nella definizione dei contenuti prioritari del PEBA, individuando gli ambiti e gli assi di intervento ritenuti meritevoli di specifici approfondimenti.

I percorsi sono stati selezionati sulla base della loro rilevanza funzionale:

- connessioni tra punti attrattori
- accessi ai servizi
- collegamenti tra quartieri e/o il centro storico

I tragitti prioritari sono stati successivamente oggetto di mappatura dedicata, riportata negli elaborati grafici; sono stati individuati a tal proposito 5 tragitti prioritari, così definiti:

- Tragitto Stazione FFSS/Ospedale + Tragitto Stazione/Teatro/Biblioteca Civica/Ufficio Postale/Comune
- Tragitto Stazione FFSS/Stadio Girardengo
- Tragitto Stazione FFSS/Liceo Amaldi/Museo dei Campionissimi/Cimitero
- Tragitto Stazione FFSS/Caserma Carabinieri/ASL (Distretto sanitario)
- Tragitto Stazione FFSS/Polizia Municipale/Istituto Ciampini Boccardo/Piscina Comunale


CIMITERO
ASL
CARABINIERI
LICEO AMALDI
MUSEO DEI CAMPIONISSIMI
STAZIONE FERROVIARIA
POLIZIA MUNICIPALE
PISCINA COMUNALE
BIBLIOTECA CIVICA
TEATRO MARENCO
ISTITUTO CIAMPINI BOSCARDO
QUARTIERE G3
UFFICIO POSTALE
COMUNE
OSPEDALE
LEGENDA
Stazione FS - Ospedale - Comune (Palazzo Dellepiane) - Aree verdi
Scuole - Uffici postali - Aree sportive
Parcheggi - Piazze
Edifici comunali - Attività commerciali
Tragitto prioritario
Rete secondaria
COMUNE DI NOVI LIGURE
SETTORE TECNICO
PEBA 2024-2027
TAV. PUNTI ATTRATTORI + TRAGITTI PRIORITARI

CAPITOLO 4 – Identificazione ambiti di intervento

4.1 Premessa

L'identificazione degli ambiti di intervento rappresenta la fase in cui i dati raccolti e analizzati vengono organizzati in una struttura operativa. L'obiettivo è individuare gli spazi urbani, gli edifici pubblici, i parcheggi e i nodi intermodali che richiedono interventi per garantire accessibilità e continuità ai percorsi pedonali cittadini.

Qui di seguito si riepilogano i relativi ambiti esaminati:

- EDIFICI PUBBLICI E/O APERTI AL PUBBLICO
- PERCORSI PEDONALI
- ATTRAVERSAMENTI
- RACCORDI
- AREE VERDI IN CUI INSERIRE GLI SPAZI IDONEI ALLA DISABILITA' COGNITIVA
- PARCHEGGI
- FERMATE TRASPORTO PUBBLICO
- RETE DI RELAZIONE TRA I PUNTI ATTRATTORI (tragitti prioritari)

Le elaborazioni cartografiche consentono di individuare i tratti di maggior criticità e di pianificare interventi mirati per il miglioramento dell'accessibilità diffusa.

L'analisi sull'accessibilità è stata quindi esplicitata sulle mappe di dettaglio attribuendo agli elementi geometrici una valutazione del livello di accessibilità.
Si tratta di una valutazione sintetica con margini di discrezionalità, derivante da considerazioni—spesso condivise con gli utenti—sulla possibilità che un elemento impedisca completamente la fruizione dello spazio o la renda disagevole o pericolosa.
L'accessibilità è stata classificata come buona, limitata o nulla, in base al rispetto o meno dei parametri succitati e delle relative combinazioni:

- Accessibilità nulla: impossibilità di fruizione, ad esempio un tratto di marciapiede fortemente dissestato, un attraversamento con scalino superiore a 2,5 cm, un ostacolo che riduce la larghezza a meno di 90 cm, ecc.
- Accessibilità limitata: fruizione scomoda, pericolosa, o con basso livello di autonomia per alcune persone, ad esempio un'elevata pendenza trasversale, l'assenza di segnalazioni tattili sugli

attraversamenti pedonali, un dislivello minore di 2,5 cm ma superiore a 1 cm, un dislivello tra marciapiede e sede stradale superiore a 15 cm, ecc.

- Accessibilità buona: fruizione agevole per la maggior parte delle persone, ad esempio un marciapiede con larghezza e inclinazioni adeguate, altezza dalla sede stradale non superiore a 15 cm, assenza di ostacoli che riducono a meno di 90 cm il passaggio, superficie in buono stato, chiara delimitazione rispetto alla sede stradale o ciclabile, presenza di adeguati accorgimenti per non vedenti e ipovedenti.

La valutazione dell'accessibilità degli elementi ha tenuto conto non solo delle barriere fisiche, ma anche delle barriere percettive e della presenza o meno di facilitatori per ipovedenti e non vedenti. In particolare, si sono impiegati alcuni criteri, quali la presenza di guide naturali o artificiali, la differenziazione cromatica delle pavimentazioni, l'adeguata segnalazione di ostacoli puntuali difficilmente intercettabili, ecc.

4.4 Parcheggi

La mappatura dei parcheggi dedicati alle persone con disabilità ha consentito di verificare la distribuzione territoriale, l'adeguatezza delle dimensioni e la presenza di percorsi protetti verso gli accessi principali dei servizi. La rappresentazione cartografica evidenzia la situazione rilevata andando a distinguere con il colore verde o il colore rosso l'adeguatezza numerica in base al D.M. 236/1989 e il D.P.R. 503/1996.

L'obiettivo indicato è quello del potenziamento, qualitativo e quantitativo, della dotazione di spazi a tale scopo destinati.

4.5 Nodi intermodali – strutture di supporto al trasporto pubblico locale

I nodi di interscambio e le fermate del trasporto pubblico rappresentano elementi chiave per garantire la mobilità urbana accessibile. La valutazione ha considerato la fruibilità delle fermate, la presenza di rampe, le pavimentazioni, la segnaletica e la continuità dei percorsi di avvicinamento.

Le linee guida programmatiche hanno definito le seguenti modalità di individuazione ed integrazione degli ambiti di intervento:

- risultati dei rilievi
- modello urbano e flussi di mobilità
- servizi pubblici e attrattori
- esigenze espresse dagli utenti fragili

- confronto con Tavoli Tecnici e Tavolo PEBA

I percorsi prioritari sono definiti come:

- la spina dorsale del PEBA
- gli assi fondamentali della mobilità pedonale sicura
- i collegamenti strategici tra scuole, uffici pubblici, servizi sanitari, poli sportivi, stazione FS e fermate TPL

La loro individuazione deriva dalla combinazione di:

- analisi GIS
- rilievi diretti
- criteri della matrice della Fase 1
- valutazione degli stakeholder
- approvazione dell'Amministrazione Comunale

4.6 Aree verdi - giardini Tranquilli

Nelle aree verdi si prevede l'inserimento di spazi dedicati alla disabilità cognitiva, quali percorsi sensoriali, zone a bassa stimolazione, segnaletica inclusiva e punti di orientamento progettati secondo i principi dell'accessibilità cognitiva.

L'obiettivo è creare, all'interno delle aree verdi cittadine, spazi pensati per favorire esperienze sensoriali e relazionali adatte alle persone neurodivergenti.

Gli ambienti devono essere progettati in modo flessibile, evitando configurazioni rigide che li renderebbero esclusivi: ogni spazio è specifico ma fruibile da tutti.

In questo modo si promuove un'inclusione reale, offrendo stimoli mirati, senza limitare l'accesso o la partecipazione degli altri utenti, contribuendo a rendere le aree verdi più accoglienti, diversificate e condivise.

Questi interventi saranno approfonditi nella Fase 3 con proposte progettuali specifiche.

CAPITOLO 5 – Pianificazione eliminazione barriere architettoniche

5.1 Obiettivi e finalità

La pianificazione degli interventi del PEBA rappresenta la fase strategica del processo, nella quale i dati raccolti e analizzati vengono trasformati in un programma organico e prioritizzato di azioni.

L'obiettivo è definire interventi efficaci, graduati nel tempo e coerenti con le possibilità economiche e operative dell'amministrazione.

La proposta che verrà formulata nell'ambito del PEBA potrà fornire, sia ai tecnici comunali che ai progettisti incaricati dell'attuazione del PEBA, *esemplificazioni prestazionali* sulle quali fondare le scelte progettuali successive orientate all'applicazione dei Principi dell'Universal Design e con riferimento a tutti i profili di utenza.

Le finalità perseguite sono:

- permettere l'elaborazione della stima del costo per gli scopi previsti dal PEBA;
- guidare la redazione del progetto esecutivo, il quale, spesso, può richiedere l'integrazione ragionata tra proposte tra loro vicine o in stretta relazione con la prestazione generale del luogo opportunamente dettagliate in funzione delle caratteristiche del contesto;

La soluzione dovrà quindi essere integrata e coerente col contesto in cui viene proposta, recependo anche elementi derivanti dalle fasi partecipative, stimolare la riflessione sui temi, culturali e tecnici, della progettazione per tutti (formazione).

5.2 Definizione struttura e contenuti del PEBA

La struttura del PEBA finale comprende:

- il quadro conoscitivo aggiornato;
- la classificazione delle criticità;
- gli ambiti di intervento;
- le priorità definite;
- il programma di interventi con costi stimati e cronoprogramma.

Il piano viene costruito integrando analisi tecnica, partecipazione e valutazioni economico-finanziarie.

Si sintetizza di seguito l'elenco degli elaborati che costituiranno il PEBA:

a) relazione generale contenente indicazioni sulle metodologie adottate in ciascuna fase del PEBA ed i relativi esiti
b) definizione ambiti oggetto di PEBA
c) elaborati con individuazione delle criticità rilevate alla scala più idonea per ciascun ambito

d) fascicolo composto da schede contenenti per ciascuna criticità rilevata i dati essenziali
e) fascicolo composto dai reports conclusivi
f) documento contenente un elenco delle buone pratiche, con elaborati grafici esplicativi delle migliori soluzioni per l'eliminazione delle barriere, in relazione ai bisogni ed ai problemi rilevati
g) norme di attuazione del PEBA ed integrazione del Regolamento Edilizio
h) cronoprogramma della fase attuative di breve, medio e lungo periodo
i) analisi dei costi e del fabbisogno finanziario

5.3 Definizione dei criteri di priorità

I criteri di priorità adottati derivano da:

- gravità della barriera;
- impatto sulla continuità dei percorsi urbani;
- presenza di utenti sensibili (scuole, uffici pubblici, poli sanitari);
- fattibilità tecnica ed economica.

La combinazione di tali fattori consente la costruzione di una matrice di priorità, che orienta la pianificazione degli interventi nel breve, medio e lungo periodo

Le linee guida programmatiche hanno definito i criteri di priorità da applicare alla pianificazione:

1. Gravità della barriera
2. Rischio per la sicurezza
3. Impatto sull'utenza fragile
4. Rilevanza urbana del percorso
5. Fattibilità tecnica
6. Costo e disponibilità finanziaria
7. Beneficio netto sulla rete complessiva

Il successivo confronto nei tavoli tecnici e tavoli PEBA, ove questi criteri sono stati discussi e valutati, ha consentito di meglio definire le modalità di selezione delle priorità, che spetta all'Amministrazione Comunale confermare per la successiva redazione del PEBA, dopo aver esaminato tali fattispecie e confrontati con la pianificazione e programmazione strategica dell'Ente.
Le conseguenti indicazioni di indirizzo fornite dall'Amministrazione Comunale hanno infine consentito di definire il perimetro di azione per le attività che saranno svolte nel corso del 2026, con particolare riferimento all'elenco concordato dei cosiddetti "Tragitti Prioritari" per i quale si è pertanto condivisa

l'opportunità di farli divenire l'ossatura strategica del progetto di Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche nel territorio del Comune di Novi Ligure.

5.4 Definizione delle fasi di elaborazione del PEBA

La pianificazione finale prevede tre orizzonti temporali:

A. breve periodo (0–3 anni)
    - interventi puntuali a bassa complessità;
    - interventi di trasformazione già in atto od in fase di elaborazione progettuale
B. medio periodo (3–7 anni)
    - interventi su nodi e percorsi complessi;
C. lungo periodo (7–10 anni)
    - interventi strutturali su edifici o aree estese.

La definizione di tali fasi deve ovviamente tenere conto sia delle esigenze tecniche sia delle capacità di investimento previste dal Comune.

CAPITOLO 6 – Cronoprogramma fasi attuative e fabbisogno finanziario

6.1 Obiettivi

Il presente capitolo definisce la programmazione temporale e il fabbisogno economico necessario per l'attuazione degli interventi del PEBA. La pianificazione è strutturata secondo livelli di priorità, tragitti principali, ambiti urbani e complessità degli interventi.

6.2 Cronoprogramma delle fasi attuative del PEBA

Il cronoprogramma delle fasi attuative del PEBA dovrà essere articolato, in via ottimale, su tre orizzonti temporali: breve, medio e lungo periodo.

La scansione temporale dovrà tener conto della fattibilità tecnica, della disponibilità finanziaria, dell'urgenza connessa ai livelli di criticità e della collocazione degli interventi lungo i tragitti prioritari.

Il percorso di definizione del cronoprogramma che accompagnerà gli elaborati del PEBA dovrà prevedere un confronto a più step con i tecnici comunali coinvolti e con l'Amministrazione Comunale, all'esito del perfezionamento dei contenuti di dettaglio del PEBA, per una verifica puntuale e validazione del percorso attuativo prospettato.

La tabella seguente definisce una matrice di riferimento per la specificazione di quanto sopra; la stessa mette in relazione i seguenti punti che saranno compitamente definiti dal PEBA:

- ambiti di intervento
- tipologia
- livello di criticità
- orizzonte attuativo

Ambito	*Tipologia intervento*	*Criticità*	*Orizzonte attuativo*	*Note*
Aree scolastiche	Percorsi protetti, segnaletica tattile	Media	0–3 anni	Priorità sociale elevata
Parcheggi	Riorganizzazione e incremento stalli riservati	Media	0–3 anni	Costi contenuti e alta efficacia
Tragitti prioritari	Adeguamento raccordi, pavimentazioni	Alta	2–5 anni	Interventi su sicurezza e continuità
Nodi TPL	Riqualificazione fermate e accessi	Alta	2–5 anni	Coordinamento con operatori TPL

Centro urbano	Allargamento marciapiedi	Media	3–7 anni	Possibili interferenze con mobilità e sottoservizi
Edifici pubblici	Rampe, ascensori, adeguamenti interni	Alta/Media	3–7 anni	Analisi progettuale dedicata
Parchi e giardini	Realizzazione di "spazi calmi", adeguamento dei percorsi e della segnaletica	Media	3–7 anni	Analisi progettuale dedicata
Aree per interventi strutturali	Riqualificazione complessiva	Alta/Bassa	7–10 anni	Interventi complessi e ad alto costo

6.3 Il business plan per il raggiungimento degli obiettivi

Il business plan del PEBA deve definire il quadro finanziario necessario alla realizzazione degli interventi.

Le linee guida programmatiche definiscono infatti che il PEBA deve essere:

- scalabile
- progressivo
- aggiornabile
- integrato nella programmazione comunale (DUP, bilancio, piano triennale)

La stima dei costi è necessaria in quanto costituisce uno dei parametri di riferimento per la programmazione delle fasi di attuazione del PEBA, permettendo alla Pubblica Amministrazione di orientarsi nella valutazione delle risorse da mettere a disposizione per l'esecuzione, tra tutti quelli previsti dal PEBA, degli interventi selezionati.

Si tratterà tuttavia di un dato indicativo, seppur quanto più possibile realistico in riferimento al momento della sua definizione.

Per la definizione dei costi di intervento, sulla base dei quali elaborare una pianificazione fisico e finanziaria degli interventi richiesti, occorre definire una strutturazione degli elementi che concorreranno alla elaborazione della stessa.

In questa fase di elaborazione della programmazione delle attività conseguenti, questo si traduce in:

- un cronoprogramma su tre orizzonti (breve–medio–lungo termine)
- coerenza con le priorità stabilite nelle linee guida

- stime dei costi basate sui prezzari regionali e delle esperiente dei PEBA di riferimento e più significativi
- scalabilità degli interventi e della possibilità di accesso a finanziamenti regionali, nazionali ed europei.
- un sistema di monitoraggio continuo tramite rilievi aggiornati.

I risultati attesi da un modello di pianificazione così strutturato sono i seguenti:

- aumento della sicurezza e dell'inclusione sociale
- eliminazione delle barriere più gravi entro 3 anni
- rete dei percorsi prioritari accessibile entro 7 anni
- accessibilità dei principali edifici pubblici entro 7–10 anni
- aggiornamento costante tramite piattaforma digitale

INDICE DEGLI ELABORATI

INDICE GENERALE

NOVI LIGURE - CENTRO STORICO

QUADRO UNIONE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
1	A1_scala 1:5000	Tav. QU-I	Quadro unione

FASCICOLO A - STATO PAVIMENTAZIONE + CRITICITA'			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
2	A3_scala 1:2000	Tav. 1A	Stato pavimentazione + criticità
3	A3_scala 1:2000	Tav. 2A	Stato pavimentazione + criticità
4	A3_scala 1:2000	Tav. 3A	Stato pavimentazione + criticità
5	A3_scala 1:2000	Tav. 4A	Stato pavimentazione + criticità
6	A3_scala 1:2000	Tav. 5A	Stato pavimentazione + criticità
7	A3_scala 1:2000	Tav. 6A	Stato pavimentazione + criticità
8	A3_scala 1:2000	Tav. 7A	Stato pavimentazione + criticità
9	A3_scala 1:2000	Tav. 8A	Stato pavimentazione + criticità
10	A3_scala 1:2000	Tav. 9A	Stato pavimentazione + criticità
11	A3_scala 1:2000	Tav. 10A	Stato pavimentazione + criticità
12	A3_scala 1:2000	Tav. 11A	Stato pavimentazione + criticità
13	A3_scala 1:2000	Tav. 12A	Stato pavimentazione + criticità
14	A3_scala 1:2000	Tav. 13A	Stato pavimentazione + criticità
15	A3_scala 1:2000	Tav. 14A	Stato pavimentazione + criticità
16	A3_scala 1:2000	Tav. 15A	Stato pavimentazione + criticità
17	A3_scala 1:2000	Tav. 16A	Stato pavimentazione + criticità
18	A3_scala 1:2000	Tav. 17A	Stato pavimentazione + criticità
19	A3_scala 1:2000	Tav. 18A	Stato pavimentazione + criticità
20	A3_scala 1:2000	Tav. 19A	Stato pavimentazione + criticità
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
21	scheda criticità	n° 100	scheda di dettaglio
22	scheda criticità	n° 101	scheda di dettaglio
23	scheda criticità	n° 102	scheda di dettaglio
24	scheda criticità	n° 103	scheda di dettaglio
25	scheda criticità	n° 104	scheda di dettaglio
26	scheda criticità	n° 105	scheda di dettaglio
27	scheda criticità	n° 106	scheda di dettaglio
28	scheda criticità	n° 107	scheda di dettaglio
29	scheda criticità	n° 108	scheda di dettaglio
30	scheda criticità	n° 109	scheda di dettaglio
31	scheda criticità	n° 110	scheda di dettaglio
32	scheda criticità	n° 111	scheda di dettaglio
33	scheda criticità	n° 112	scheda di dettaglio
34	scheda criticità	n° 113	scheda di dettaglio
35	scheda criticità	n° 114	scheda di dettaglio
36	scheda criticità	n° 115	scheda di dettaglio
37	scheda criticità	n° 116	scheda di dettaglio
38	scheda criticità	n° 117	scheda di dettaglio

FASCICOLO B - RACCORDI STRADA-MARCIAPIEDE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
39	A3_scala 1:2000	Tav. 1B	Raccordi strada-marciapiede
40	A3_scala 1:2000	Tav. 2B	Raccordi strada-marciapiede
41	A3_scala 1:2000	Tav. 3B	Raccordi strada-marciapiede
42	A3_scala 1:2000	Tav. 4B	Raccordi strada-marciapiede
43	A3_scala 1:2000	Tav. 5B	Raccordi strada-marciapiede
44	A3_scala 1:2000	Tav. 6B	Raccordi strada-marciapiede
45	A3_scala 1:2000	Tav. 7B	Raccordi strada-marciapiede
46	A3_scala 1:2000	Tav. 8B	Raccordi strada-marciapiede
47	A3_scala 1:2000	Tav. 9B	Raccordi strada-marciapiede
48	A3_scala 1:2000	Tav. 10B	Raccordi strada-marciapiede
49	A3_scala 1:2000	Tav. 11B	Raccordi strada-marciapiede
50	A3_scala 1:2000	Tav. 12B	Raccordi strada-marciapiede
51	A3_scala 1:2000	Tav. 13B	Raccordi strada-marciapiede
52	A3_scala 1:2000	Tav. 14B	Raccordi strada-marciapiede
53	A3_scala 1:2000	Tav. 15B	Raccordi strada-marciapiede
54	A3_scala 1:2000	Tav. 16B	Raccordi strada-marciapiede
55	A3_scala 1:2000	Tav. 17B	Raccordi strada-marciapiede
56	A3_scala 1:2000	Tav. 18B	Raccordi strada-marciapiede
57	A3_scala 1:2000	Tav. 19B	Raccordi strada-marciapiede

FASCICOLO C - LARGHEZZA MARCIAPIEDI			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
58	A3_scala 1:2000	Tav. 1C	Larghezza marciapiedi
59	A3_scala 1:2000	Tav. 2C	Larghezza marciapiedi
60	A3_scala 1:2000	Tav. 3C	Larghezza marciapiedi
61	A3_scala 1:2000	Tav. 4C	Larghezza marciapiedi
62	A3_scala 1:2000	Tav. 5C	Larghezza marciapiedi
63	A3_scala 1:2000	Tav. 6C	Larghezza marciapiedi
64	A3_scala 1:2000	Tav. 7C	Larghezza marciapiedi
65	A3_scala 1:2000	Tav. 8C	Larghezza marciapiedi
66	A3_scala 1:2000	Tav. 9C	Larghezza marciapiedi
67	A3_scala 1:2000	Tav. 10C	Larghezza marciapiedi
68	A3_scala 1:2000	Tav. 11C	Larghezza marciapiedi
69	A3_scala 1:2000	Tav. 12C	Larghezza marciapiedi
70	A3_scala 1:2000	Tav. 13C	Larghezza marciapiedi
71	A3_scala 1:2000	Tav. 14C	Larghezza marciapiedi
72	A3_scala 1:2000	Tav. 15C	Larghezza marciapiedi
73	A3_scala 1:2000	Tav. 16C	Larghezza marciapiedi
74	A3_scala 1:2000	Tav. 17C	Larghezza marciapiedi
75	A3_scala 1:2000	Tav. 18C	Larghezza marciapiedi
76	A3_scala 1:2000	Tav. 19C	Larghezza marciapiedi

FASCICOLO D - PAVIMENTAZIONE TATTILE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
77	A3_scala 1:2000	Tav. 1D	Pavimentazione tattile
78	A3_scala 1:2000	Tav. 2D	Pavimentazione tattile
79	A3_scala 1:2000	Tav. 3D	Pavimentazione tattile
80	A3_scala 1:2000	Tav. 4D	Pavimentazione tattile
81	A3_scala 1:2000	Tav. 5D	Pavimentazione tattile
82	A3_scala 1:2000	Tav. 6D	Pavimentazione tattile
83	A3_scala 1:2000	Tav. 7D	Pavimentazione tattile
84	A3_scala 1:2000	Tav. 8D	Pavimentazione tattile
85	A3_scala 1:2000	Tav. 9D	Pavimentazione tattile
86	A3_scala 1:2000	Tav. 10D	Pavimentazione tattile
87	A3_scala 1:2000	Tav. 11D	Pavimentazione tattile
88	A3_scala 1:2000	Tav. 12D	Pavimentazione tattile
89	A3_scala 1:2000	Tav. 13D	Pavimentazione tattile
90	A3_scala 1:2000	Tav. 14D	Pavimentazione tattile
91	A3_scala 1:2000	Tav. 15D	Pavimentazione tattile
92	A3_scala 1:2000	Tav. 16D	Pavimentazione tattile
93	A3_scala 1:2000	Tav. 17D	Pavimentazione tattile
94	A3_scala 1:2000	Tav. 18D	Pavimentazione tattile
95	A3_scala 1:2000	Tav. 19D	Pavimentazione tattile

FASCICOLO E - PARCHEGGI + FERMATE TPL			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
96	A3_scala 1:2000	Tav. 1E	Parcheggi + fermate TPL
97	A3_scala 1:2000	Tav. 2E	Parcheggi + fermate TPL
98	A3_scala 1:2000	Tav. 3E	Parcheggi + fermate TPL
99	A3_scala 1:2000	Tav. 4E	Parcheggi + fermate TPL
100	A3_scala 1:2000	Tav. 5E	Parcheggi + fermate TPL
101	A3_scala 1:2000	Tav. 6E	Parcheggi + fermate TPL
102	A3_scala 1:2000	Tav. 7E	Parcheggi + fermate TPL
103	A3_scala 1:2000	Tav. 8E	Parcheggi + fermate TPL
104	A3_scala 1:2000	Tav. 9E	Parcheggi + fermate TPL
105	A3_scala 1:2000	Tav. 10E	Parcheggi + fermate TPL
106	A3_scala 1:2000	Tav. 11E	Parcheggi + fermate TPL
107	A3_scala 1:2000	Tav. 12E	Parcheggi + fermate TPL
108	A3_scala 1:2000	Tav. 13E	Parcheggi + fermate TPL
109	A3_scala 1:2000	Tav. 14E	Parcheggi + fermate TPL
110	A3_scala 1:2000	Tav. 15E	Parcheggi + fermate TPL
111	A3_scala 1:2000	Tav. 16E	Parcheggi + fermate TPL
112	A3_scala 1:2000	Tav. 17E	Parcheggi + fermate TPL
113	A3_scala 1:2000	Tav. 18E	Parcheggi + fermate TPL
114	A3_scala 1:2000	Tav. 19E	Parcheggi + fermate TPL

NOVI LIGURE - CENTRO STORICO

QUADRO UNIONE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
115	A1_scala 1:5000	Tav. QU-II	Quadro unione

CENTRO STORICO - FASCICOLO A - STATO DELLA PAVIMENTAZIONE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
116	A3_scala 1:1000	Tav. 14.1.A	Stato pavimentazione + criticità
117	A3_scala 1:1000	Tav. 14.2.A	Stato pavimentazione + criticità
118	A3_scala 1:1000	Tav. 14.3.A	Stato pavimentazione + criticità
119	A3_scala 1:1000	Tav. 14.4.A	Stato pavimentazione + criticità
120	A3_scala 1:1000	Tav. 14.5.A	Stato pavimentazione + criticità
121	A3_scala 1:1000	Tav. 14.6.A	Stato pavimentazione + criticità
122	A3_scala 1:1000	Tav. 14.7.A	Stato pavimentazione + criticità
123	A3_scala 1:1000	Tav. 14.8.A	Stato pavimentazione + criticità
124	A3_scala 1:1000	Tav. 14.9.A	Stato pavimentazione + criticità

CENTRO STORICO - FASCICOLO B - RACCORDI STRADA-MARCIAPIEDE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
125	A3_scala 1:1000	Tav. 14.1.B	Raccordi strada-marciapiede
126	A3_scala 1:1000	Tav. 14.2.B	Raccordi strada-marciapiede
127	A3_scala 1:1000	Tav. 14.3.B	Raccordi strada-marciapiede
128	A3_scala 1:1000	Tav. 14.4.B	Raccordi strada-marciapiede
129	A3_scala 1:1000	Tav. 14.5.B	Raccordi strada-marciapiede
130	A3_scala 1:1000	Tav. 14.6.B	Raccordi strada-marciapiede
131	A3_scala 1:1000	Tav. 14.7.B	Raccordi strada-marciapiede
132	A3_scala 1:1000	Tav. 14.8.B	Raccordi strada-marciapiede
133	A3_scala 1:1000	Tav. 14.9.B	Raccordi strada-marciapiede

CENTRO STORICO - FASCICOLO C - LARGHEZZA MARCIAPIEDI			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
134	A3_scala 1:1000	Tav. 14.1.C	Larghezza marciapiedi
135	A3_scala 1:1000	Tav. 14.2.C	Larghezza marciapiedi
136	A3_scala 1:1000	Tav. 14.3.C	Larghezza marciapiedi
137	A3_scala 1:1000	Tav. 14.4.B	Larghezza marciapiedi
138	A3_scala 1:1000	Tav. 14.5.C	Larghezza marciapiedi
139	A3_scala 1:1000	Tav. 14.6.C	Larghezza marciapiedi
140	A3_scala 1:1000	Tav. 14.7.C	Larghezza marciapiedi
141	A3_scala 1:1000	Tav. 14.8.C	Larghezza marciapiedi
142	A3_scala 1:1000	Tav. 14.9.C	Larghezza marciapiedi

CENTRO STORICO - FASCICOLO D - PAVIMENTAZIONE TATTILE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
143	A3_scala 1:1000	Tav. 14.1.D	Pavimentazione tattile
144	A3_scala 1:1000	Tav. 14.2.D	Pavimentazione tattile
145	A3_scala 1:1000	Tav. 14.3.D	Pavimentazione tattile
146	A3_scala 1:1000	Tav. 14.4.D	Pavimentazione tattile
147	A3_scala 1:1000	Tav. 14.5.D	Pavimentazione tattile
148	A3_scala 1:1000	Tav. 14.6.D	Pavimentazione tattile
149	A3_scala 1:1000	Tav. 14.7.D	Pavimentazione tattile
150	A3_scala 1:1000	Tav. 14.8.D	Pavimentazione tattile
151	A3_scala 1:1000	Tav. 14.9.D	Pavimentazione tattile

CENTRO STORICO - FASCICOLO E - PARCHEGGI + FERMATE TPL			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
152	A3_scala 1:1000	Tav. 14.1.E	Parcheggi + fermate TPL
153	A3_scala 1:1000	Tav. 14.2.E	Parcheggi + fermate TPL
154	A3_scala 1:1000	Tav. 14.3.E	Parcheggi + fermate TPL
155	A3_scala 1:1000	Tav. 14.4.E	Parcheggi + fermate TPL
156	A3_scala 1:1000	Tav. 14.5.E	Parcheggi + fermate TPL
157	A3_scala 1:1000	Tav. 14.6.E	Parcheggi + fermate TPL
158	A3_scala 1:1000	Tav. 14.7.E	Parcheggi + fermate TPL
159	A3_scala 1:1000	Tav. 14.8.E	Parcheggi + fermate TPL
160	A3_scala 1:1000	Tav. 14.9.E	Parcheggi + fermate TPL

TRAGITTI PRIORITARI

QUADRO UNIONE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
161	A1_scala 1:5000	Tav. QU-III	Quadro unione

PUNTI ATTRATTORI E TRAGITTI PRIORITARI			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
162	A1_scala 1:5000	Tav. P.A.T.P	Inquadramento generale punti attrattori e punti prioritari

TRAGITTO STAZIONE - OSPEDALE TRAGITTO STAZIONE - TEATRO MARENCO - COMUNE - UFFICIO POSTALE - BIBLIOTECA CIVICA			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
163	A1_scala 1:2000	Tav. 20F	Stato della pavimentazione + criticità +raccodi strada-marciapiede
164	A1_scala 1:2000	Tav. 20G	Pavimentazione tattile + larghezza marciapiedi
165	A1_scala 1:2000	Tav. 20H	Parcheggi + fermate TPL

TRAGITTO STAZIONE - CARABINIERI - ASL			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
166	A1_scala 1:2000	Tav. 21F	Stato della pavimentazione + criticità +raccodi strada-marciapiede
167	A1_scala 1:2000	Tav. 21G	Pavimentazione tattile + larghezza marciapiedi
168	A1_scala 1:2000	Tav. 21H	Parcheggi + fermate TPL

TRAGITTO STAZIONE - LICEO AMALDI - MUSEO DEI CAMPIONISSIMI - CIMITERO			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
169	A1_scala 1:2000	Tav. 22F	Stato della pavimentazione + criticità +raccodi strada-marciapiede
170	A1_scala 1:2000	Tav. 22G	Pavimentazione tattile + larghezza marciapiedi
171	A1_scala 1:2000	Tav. 22H	Parcheggi + fermate TPL

TRAGITTO STAZIONE - POLIZIA MUNICIPALE - ISTITUTO CIAMPINI BOCCARDO - PISCINA COMUNALE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
172	A1_scala 1:2000	Tav. 23F	Stato della pavimentazione + criticità +raccodi strada-marciapiede
173	A1_scala 1:2000	Tav. 23G	Pavimentazione tattile + larghezza marciapiedi
174	A1_scala 1:2000	Tav. 23H	Parcheggi + fermate TPL

EDIFICI

QUADRO UNIONE			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
175	A1_scala 1:5000	Tav. QU-III	Quadro unione

ACCESSIBILITA' EDIFICI			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
176			Indice edifici + tabella riepilogativa analisi edifici
177	Scheda	n°1	Circolo sportivo All Season
178	Scheda	n°2	Asilo nido Aquilone
179	Scheda	n°3	Asilo nido Girasole
180	Scheda	n°4	Biblioteca
181	Scheda	n°5	Bocciofila
182	Scheda	n°6	Campo Rugby
183	Scheda	n°7	Canile
184	Scheda	n°8	Centro diurno socio-assistenziale
185	Scheda	n°9	Centro fieristico
186	Scheda	n°10	Cimitero Merella
187	Scheda	n°11	Cimitero urbano
188	Scheda	n°12	Comune - Palazzo Dellepiane
189	Scheda	n°13	CSP
190	Scheda	n°14	Informa giovani
191	Scheda	n°15	Maglietto
192	Scheda	n°16	Medicina dello sport
193	Scheda	n°17	Museo dei Campionissimi
194	Scheda	n°18	Palazzetto dello sport
195	Scheda	n°19	Palazzo Lucedio
196	Scheda	n°20	Palazzo Pallavicini
197	Scheda	n°21	Paestra Martiri
198	Scheda	n°22	Pattinodromo
199	Scheda	n°23	Piscina Comunale
200	Scheda	n°24	Scuola dell'infanzia Arcobaleno
201	Scheda	n°25	Scuola dell'infanzia Buozzi
202	Scheda	n°26	Scuola secondaria di I grado Doria Pinan Cichero
203	Scheda	n°27	Scuola seconodaria di I grado Doria Saffi
204	Scheda	n°28	Scuola primaria Zucca
205	Scheda	n°29	Scuola dell'infanzia Garibaldi 1
206	Scheda	n°30	Scuola primaria Martiri della Benedicta
207	Scheda	n°31	Scuola dell'infanzia Terracini G3
208	Scheda	n°32	Scuola dell'infanzia Pieve
209	Scheda	n°33	Scuola dell'infanzia Solferino
210	Scheda	n°34	Scuola secondaria I grado Boccardo
211	Scheda	n°35	Scuola primaria Pascoli
212	Scheda	n°36	Scuola primaria Rodari
213	Scheda	n°37	Stadio Girardengo
214	Scheda	n°38	Teatro Giacometti

215	Scheda	n°39	Teatro Marenco
216	Scheda	n°40	Villa Zucca
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
217	A1_scala 1:2000	Tav. 20I	Accessibilità edifici
218	A1_scala 1:2000	Tav. 21I	Accessibilità edifici
219	A1_scala 1:2000	Tav. 22I	Accessibilità edifici
220	A1_scala 1:2000	Tav. 23I	Accessibilità edifici
221	A1_scala 1:2000	Tav. 24I	Accessibilità edifici

TRAGITTO CENTRO - QUARTIERE G3			
	Formato e scala	*N° tavola*	*Titolo tavola*
222	A1_scala 1:2000	Tav. 24F	Stato della pavimentazione + criticità +raccodi strada-marciapiede
223	A1_scala 1:2000	Tav. 24G	Pavimentazione tattile + larghezza marciapiedi
224	A1_scala 1:2000	Tav. 24H	Parcheggi + fermate TPL