PEBA NOVI CITTÀ RAGGIUNGIBILE

PEBA

CATALOGO DELLE BUONE PRATICHE

RACCOLTA DELLE PRINCIPALI SOLUZIONI PROGETTUALI TIPO

IL SINDACO — Dott. Rocchino MULIERE

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA — Dott. Gian Filippo CASANOVA

IL DIRIGENTE SETTORE TECNICO — Arch. Dario GRASSI

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

IL TECNICO INCARICATO
con la collaborazione di — Arch. Fabrizio FURIA
Arch. Fiorenza TENTO
Arch. Erica FESTUCCIA

Novi ligure, settembre 2026

Città di Novi Ligure

INDICE

PREMESSA

SCHEDA	DESCRIZIONE	PAGINA
	PERCORSI	
1A-1_PERCORSI	Presenza di sconnessioni e deformazioni diffuse su porzioni della pavimentazione esistente	5
1B-1_PERCORSI	Presenza di marciapiede/percorso con dimensioni non accessibili (larghezza<90cm)	7
1C-1_PERCORSI	Presenza di marciapiede/percorso con pendenza longitudinale elevata	9
1D-1_PERCORSI	Presenza di marciapiede/percorso con pendenza trasversale elevata	11
1E-1_PERCORSI	Presenza di dislivello tra manto stradale e pozzetti/chiusini	12
1F-1_PERCORSI	Mancanza di guida naturale lungo il marciapiede/percorso	13
1G-1_PERCORSI	Presenza di ostacolo a restringimento del percorso/marciapiede	14
	ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	
2A_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Mancanza di pavimentazione tattile in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	15
2A-1_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Attraversamento ortogonale al percorso	16
2A-2_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Attraversamento parallelo al percorso	17
2A-3_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Attraversamento su incrocio	18
2A-4_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Attraversamento con parcheggi in linea	19
2A-5_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Attraversamento con parcheggi a pettine	20
2A-6_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Attraversamento rialzato – tipo A	21
2A-7_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Attraversamento rialzato – tipo B	22
2B-1_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Assenza di segnaletica orizzontale in corrispondenza di attraversamenti pedonali	23

2C-1_ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	Inadeguatezza di impianto semaforico esistente	24
SCHEDA	**DESCRIZIONE**	**PAGINA**
3	**PASSI CARRAI**	25
3A_ PASSI CARRAI	Presenza restringimento marciapiede per passo carraio	25
3A-1_PASSI CARRAI	Passo carraio – tipo A	26
3A-2_PASSI CARRAI	Passo carraio – tipo B	27
4	**PARCHEGGI RISERVATI**	
4A_PARCHEGGI RISERVATI	Assenza o inadeguatezza dei parcheggi riservati	28
4A-1_PARCHEGGI RISERVATI	Stallo in linea	29
4A-2_PARCHEGGI RISERVATI	Stallo a pettine o a spina	30
4A-3_PARCHEGGI RISERVATI	Stalli a pettine o a spina	31
4A-4_PARCHEGGI RISERVATI	Rampa + stallo a pettine o a spina	32
4A-5_PARCHEGGI RISERVATI	Rampa + stalli a pettine o a spina	33
5	**INCROCI**	
5A-1_INCROCI	Incrocio importante non adeguato	34
6	**FERMATE TPL**	
6A-1_ FERMATE TPL	Adeguamento fermata TPL	36
ONERI DI INSTALLAZIONE E GESTIONE DEL CANTIERE		38
7	**TPL**	39
8	**PLATEATICI**	41
9	**PISTE CICLABILI**	44
10	**SERVIZI IGIENICI**	46
11	**SPAZI CALMI OUTDOOR PER LE NEURODIVERGENZE NEL VERDE PUBBLICO**	48

PREMESSA

Il presente documento raccoglie soluzioni progettuali tipo e immagini di interventi ritenuti significativi, con l'obiettivo di fornire riferimenti concreti a supporto della progettazione esecutiva degli interventi finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche e delle criticità individuate dal P.E.B.A.

Oltre a presentare le principali soluzioni progettuali, il "Catalogo delle buone pratiche" include anche esempi di configurazioni più complesse, che non si limitano alla risoluzione di una singola criticità, ma mirano alla realizzazione di elementi urbani o edilizi complessivamente coerenti, accessibili e privi di barriere.

In questo senso, il catalogo si configura come uno strumento di supporto alla progettazione di interventi non solo strettamente legati alle criticità rilevate dal P.E.B.A., ma anche riferibili a qualsiasi altro progetto di natura urbana o edilizia promosso dall'Amministrazione Comunale.

Si precisa che il documento non intende proporre soluzioni standardizzate da applicare in modo automatico, bensì fornire indirizzi e spunti progettuali utili alla definizione di scelte di dettaglio, che devono sempre essere calibrate sulle specifiche caratteristiche del contesto di intervento.

Città di Novi Ligure

SCHEDA 1A-1_ PERCORSI

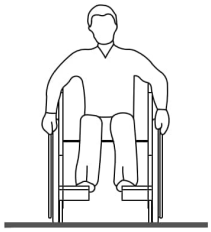
CRITICITA'

Presenza di sconnessioni e deformazioni diffuse su porzioni della pavimentazione esistente

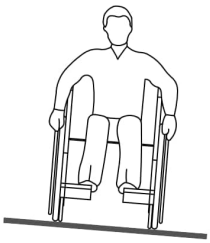
SOLUZIONE PROGETTUALE

Adeguamento della pavimentazione dissestata o inadeguata tramite rifacimento della pavimentazione con finitura tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare e raccordato adeguatamente alla pavimentazione esistente. In caso di intervento di manutenzione su pavimentazione esistente composta da elementi discontinui i giunti devono essere inferiori a 5 mm e stilati. I raccordi tra tratti del percorso pavimentati con materiali diversi, i raccordi tra percorso e livello stradale devono sempre essere a raso o, se non possibile, raccordati con smussatura. Verificare la planarità delle pavimentazioni anche per evitare buche che, in caso di pioggia, formano pozzanghere.

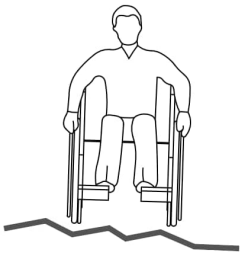
SCHEMI - ESEMPI



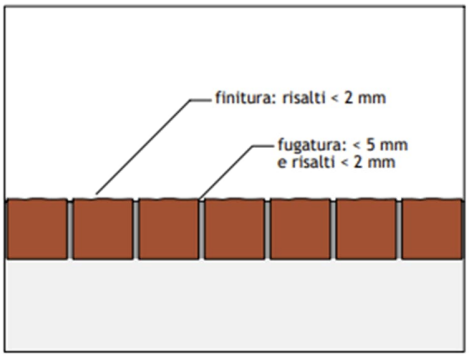
fondo regolare e compatto
OTTIMALE

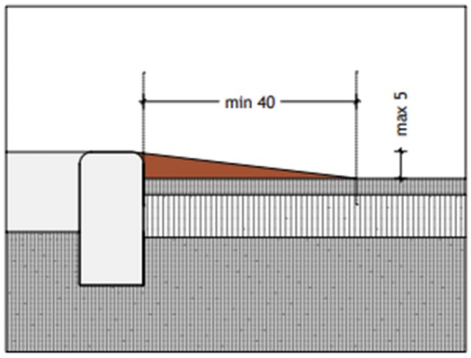


fondo leggermente sconnesso
BUONO



fondo molto sconnesso
PERICOLOSO





STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Adeguamento pavimentazione dissestata	Asfalto	**207,49 €/mq**
Adeguamento pavimentazione dissestata	Autobloccanti	**135,25 €/mq**
Adeguamento pavimentazione dissestata	Cubetti di porfido	**192,21 €/mq**
Adeguamento pavimentazione dissestata	Lastre di pietra	**212,35 €/mq**

Città di Novi Ligure

SCHEDA 1B-1_ PERCORSI

CRITICITA'

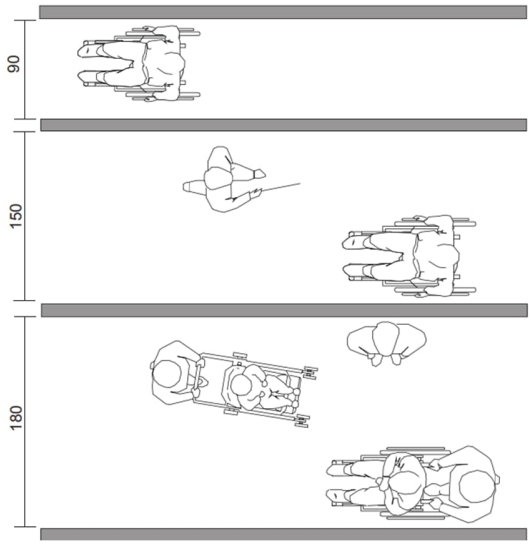
Presenza di marciapiede/percorso con dimensioni non accessibili (larghezza<90cm)

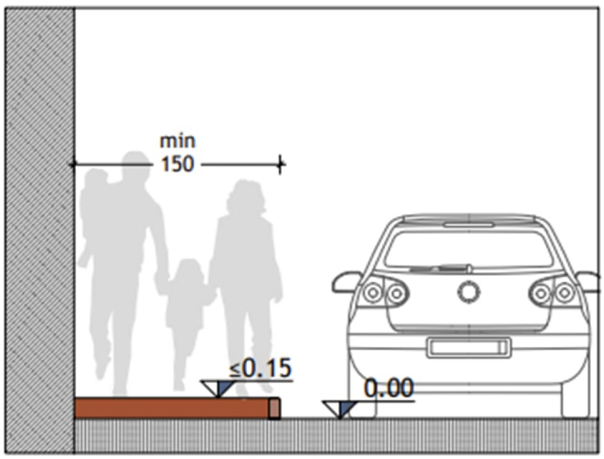
SOLUZIONE PROGETTUALE

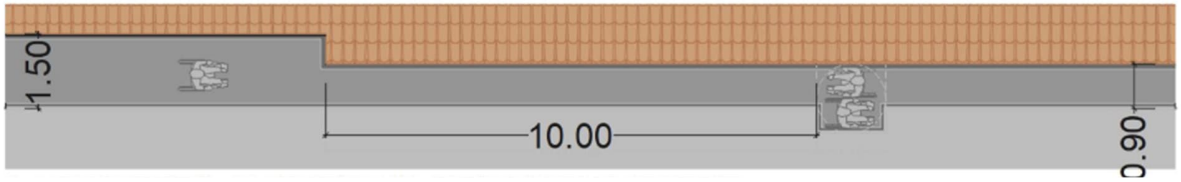
La larghezza ottimale dei percorsi è 150 cm. In caso di impossibilità può essere ridotta fino a 90 cm purché in assenza di ostacoli che riducono la larghezza e per brevi tratti. Per brevi tratti si intendono lunghezze inferiori a 10 metri: oltre tale distanza il percorso deve essere allargato con dimensioni minime di 150x150 cm per permettere l'inversione di direzione anche ad una persona su sedia a ruote.

Marciapiedi: il dislivello non deve superare i 15 cm. Il margine verso la carreggiata deve essere realizzato con materiale o finitura a contrasto per evidenziare la presenza del dislivello.

SCHEMI - ESEMPI







CRITICITA’

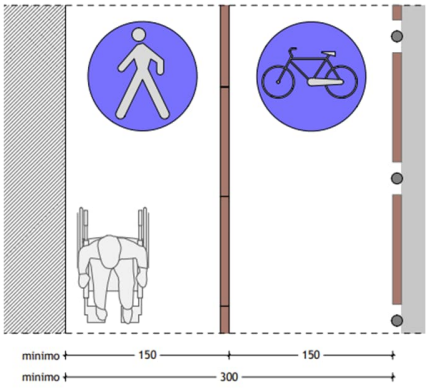
Presenza di marciapiede/percorso con dimensioni non accessibili (larghezza<90cm)

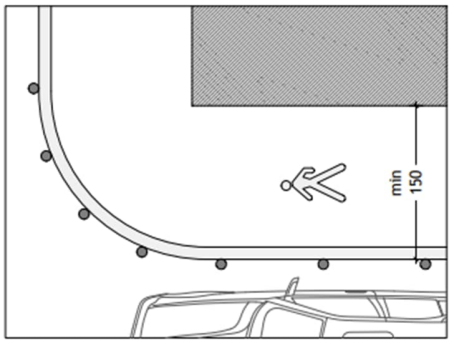
SOLUZIONE PROGETTUALE

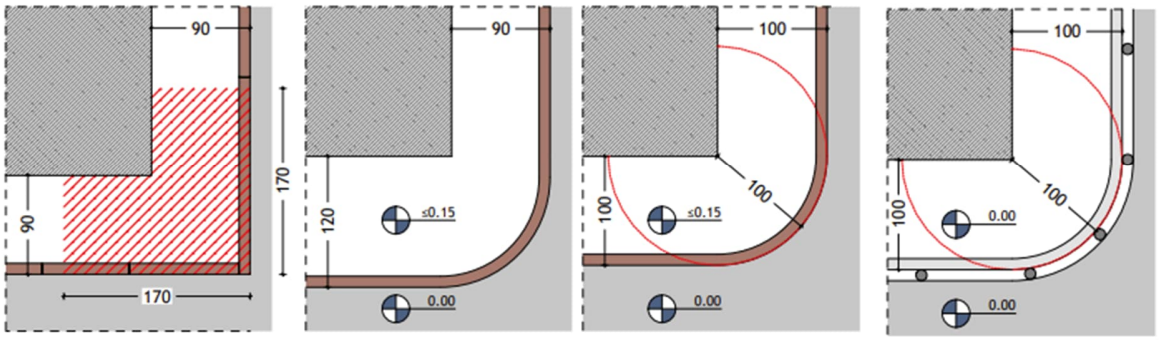
Percorso a raso: uso di un'aiuola, o di un analogo elemento, come delimitazione fisica e percettiva tra percorso pedonale a raso e carreggiata. Qualora non possibile, oltre alla delimitazione con riga bianca o la colorazione dell'intera superficie, per rafforzare la percezione della delimitazione devono essere posati paletti o transenne in posizione tale da non ridurre la larghezza del marciapiede.

Si raccomanda di evitare la realizzazione di percorsi promiscui.

SCHEMI - ESEMPI







Città di Novi Ligure

SCHEDA 1C-1_ PERCORSI

CRITICITA'

Presenza di marciapiede/percorso con pendenza longitudinale elevata

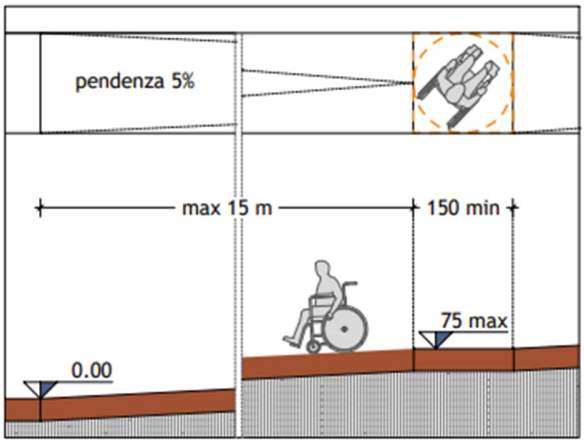
SOLUZIONE PROGETTUALE

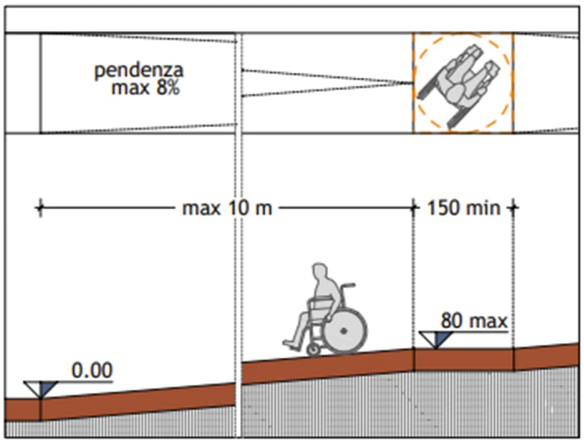
Per i percorsi la norma prescrive come massima pendenza longitudinale il 5%.

Il percorso deve essere interrotto con aree in piano con dimensioni non inferiori a 150x150 cm posizionate in funzione della lunghezza e della pendenza.

Solo in caso di impossibilità nel garantire tale pendenza, può essere incrementata fino all'8% purché per brevi tratti.

SCHEMI - ESEMPI





CRITICITA'

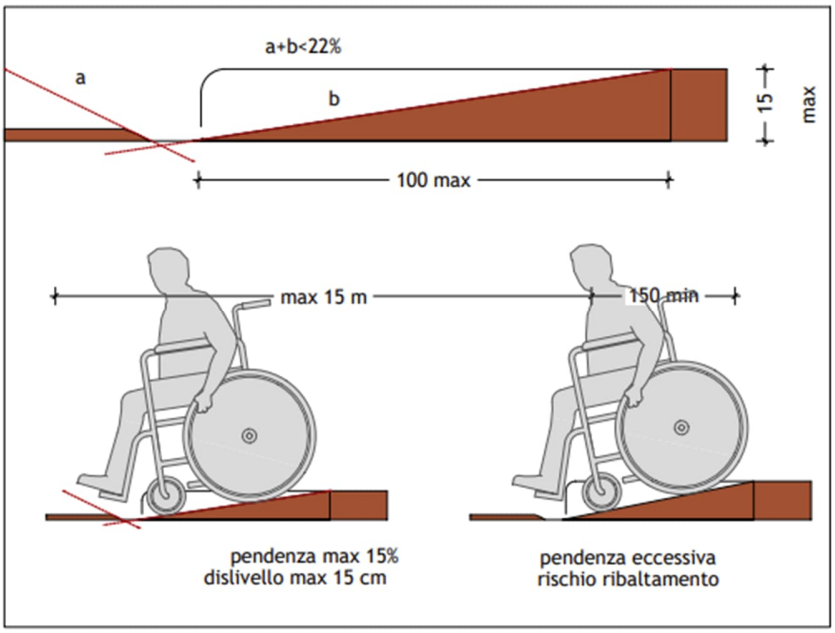
Presenza di marciapiede/percorso con pendenza longitudinale elevata

SOLUZIONE PROGETTUALE

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale (es. attraversamento), la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Contropendenze superiori sono fonte di pericolo in quanto possono portare al ribaltamento della persona in seria a ruote.

SCHEMI - ESEMPI



Città di Novi Ligure

SCHEDA 1D-1_ PERCORSI

CRITICITA'

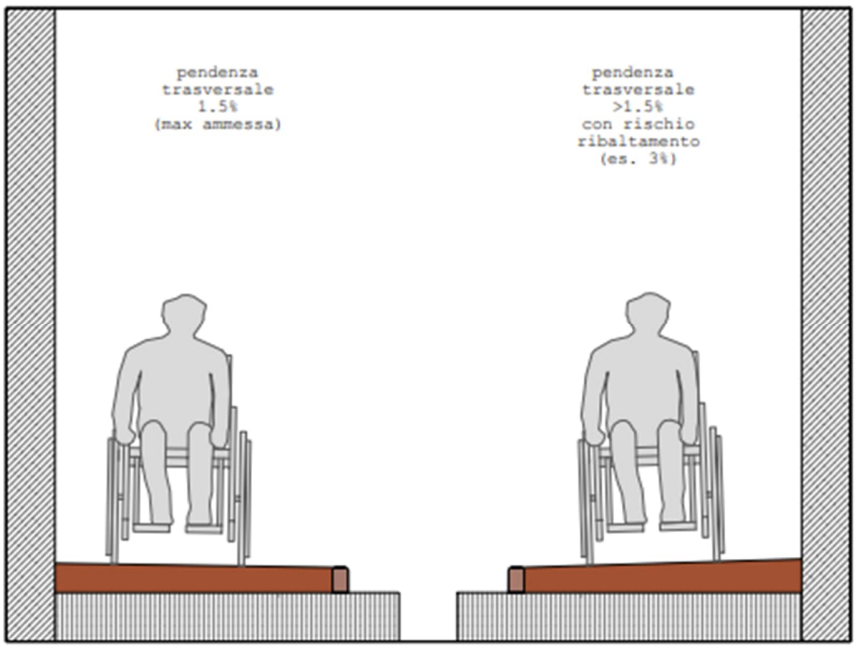
Presenza di marciapiede/percorso con pendenza trasversale elevata

SOLUZIONE PROGETTUALE

La pendenza trasversale massima ammissibile è del 2%.

Pendenze trasversali superiori sono fonte di pericolo in quanto possono portare al ribaltamento della persona in seria a rotelle.

SCHEMI - ESEMPI



Città di Novi Ligure

SCHEDA 1E-1_ PERCORSI

CRITICITA'

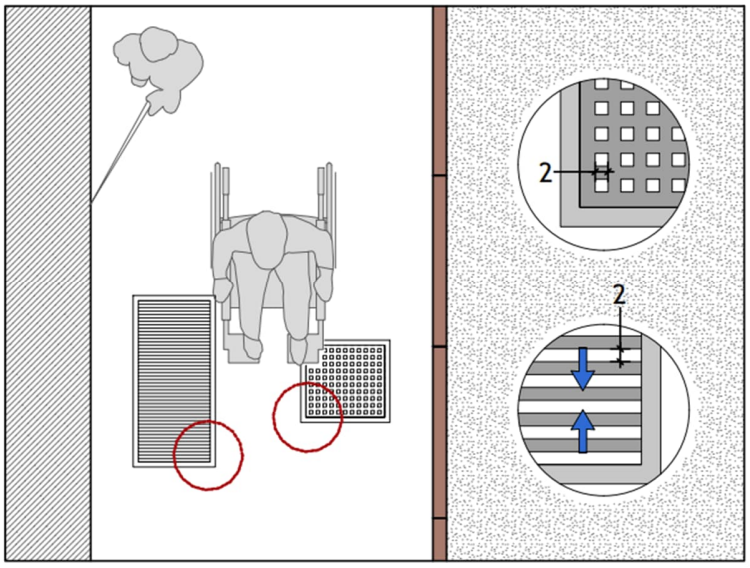
Presenza di dislivello tra manto stradale e pozzetti/chiusini

SOLUZIONE PROGETTUALE

Chiusini, caditoie, grigliati devono essere complanari alla pavimentazione, senza sporgere o presentare incavi.

Le griglie non devono essere attraversabili da una sfera con diametro di 2 cm; le maglie dei grigliati devono essere ortogonali rispetto al verso di percorrenza.

SCHEMI - ESEMPI





STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Adeguamento complanarità chiusini-pavimentazione	tutte le tipologie	**88,32 €/cad**

Città di Novi Ligure

SCHEDA 1F-1_ PERCORSI

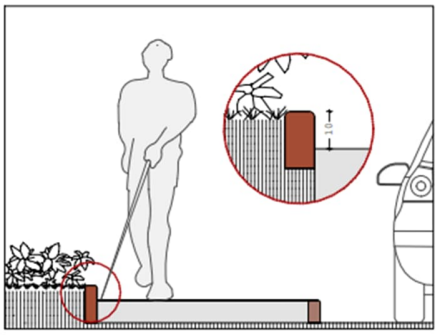
CRITICITA'

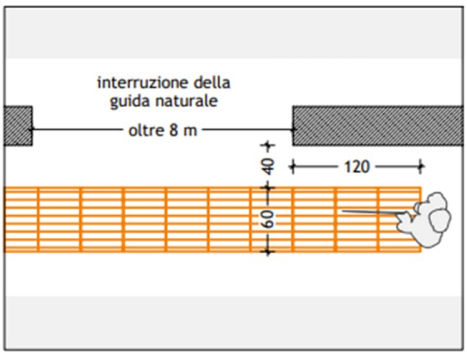
Mancanza di guida naturale lungo il marciapiede/percorso

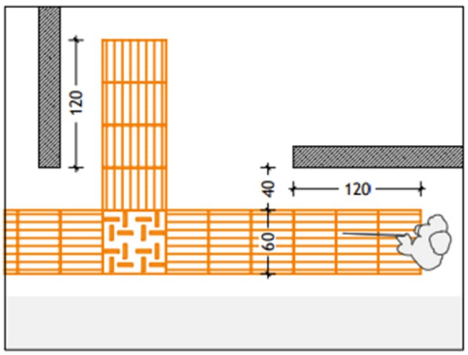
SOLUZIONE PROGETTUALE

La segnaletica tattilo plantare sistema LOGES-VET-EVOLUTION (LVE) deve essere impiegata prevalentemente per la segnalazione delle situazioni di pericolo, quando c'è un'interruzione della guida naturale (es: muro di un edificio o cordolo)

SCHEMI - ESEMPI







STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Pavimentazione tattile (LVE) in cemento	Asfalto e autobloccanti	**63,73 €/m**
Pavimentazione tattile (LVE) in cemento	Cubetti di porfido e lastre di pietra	**77,67 €/m**

Città di Novi Ligure

SCHEDA 1G-1_ PERCORSI

CRITICITA'

Presenza di ostacolo a restringimento del percorso/marciapiede

SOLUZIONE PROGETTUALE

Rimuovere o collocare diversamente l'oggetto che costituisce intralcio al transito per avere un passaggio non inferiore a 90 cm.

Potatura di elementi arborei o arbustivi che costituiscono ostacoli, fino ad ottenere uno spazio libero di altezza 210 cm. dal piano di calpestio su tutta la larghezza del percorso.

Collocazione della segnaletica verticale ad almeno 220 cm. da terra.

SCHEMI - ESEMPI



Città di Novi Ligure

SCHEDA 2A_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

CRITICITA'

Mancanza di pavimentazione tattile in corrispondenza di attraversamenti pedonali

SOLUZIONE PROGETTUALE

Il raccordo tra attraversamento e percorso pedonale deve essere complanare, a raso, privo di risalti e di canali per la raccolta delle acque meteoriche. Non sono ammessi attraversamenti raccordati ai marciapiedi mediante gradini. In caso di marciapiedi, la pendenza longitudinale max ammissibile per le brevi rampe di raccordo è 5%. La rampa deve essere priva di pendenza trasversale.

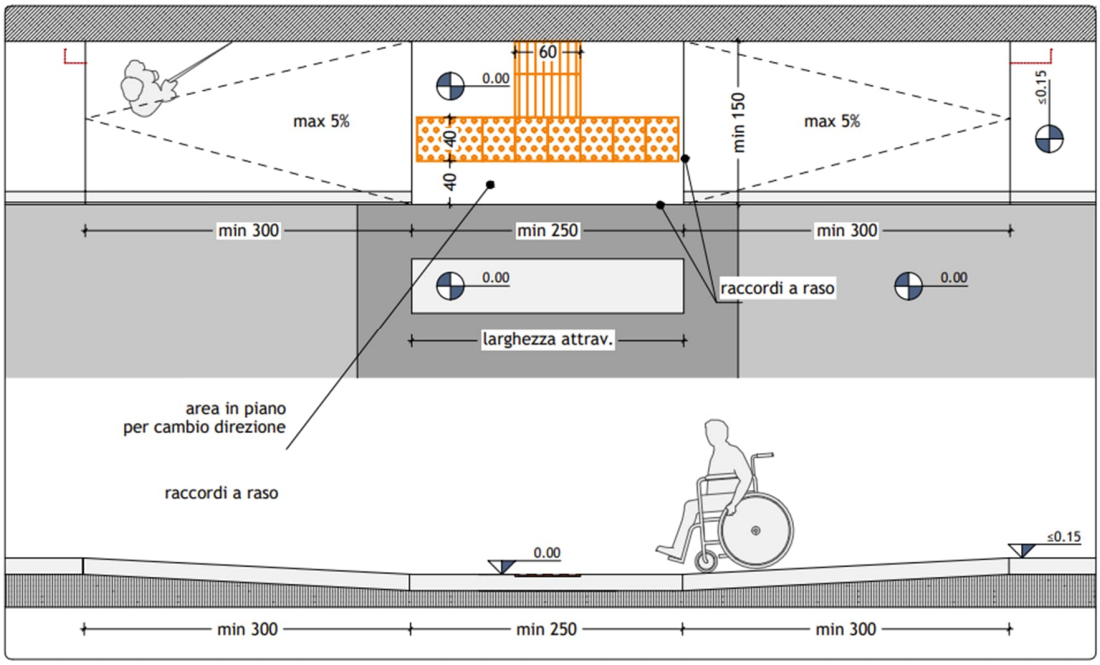
In corrispondenza dello scivolo di raccordo con la sede carrabile va impiegato il codice LOGES "Pericolo valicabile", ottenuto combinando due strisce da 20 cm ciascuna — una in codice Attenzione, seguita da una in codice Arresto Pericolo — così da formare una fascia complessiva di 40 cm, posta trasversalmente al senso di marcia.

Questa fascia deve estendersi per l'intera larghezza dello scivolo, raccordandosi in continuità con il piano carrabile, e va coordinata con l'eventuale percorso guida LOGES già presente, in modo da mantenere la continuità direzionale del sistema tattile.

Dal punto di vista realizzativo, l'intervento si configura come una sostituzione puntuale della pavimentazione esistente, limitata alla fascia di rispetto dell'attraversamento: una lavorazione contenuta, che può essere agevolmente ricondotta agli ordinari interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria del marciapiede.

SCHEDA 2A-1_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

SCHEMI - ESEMPI



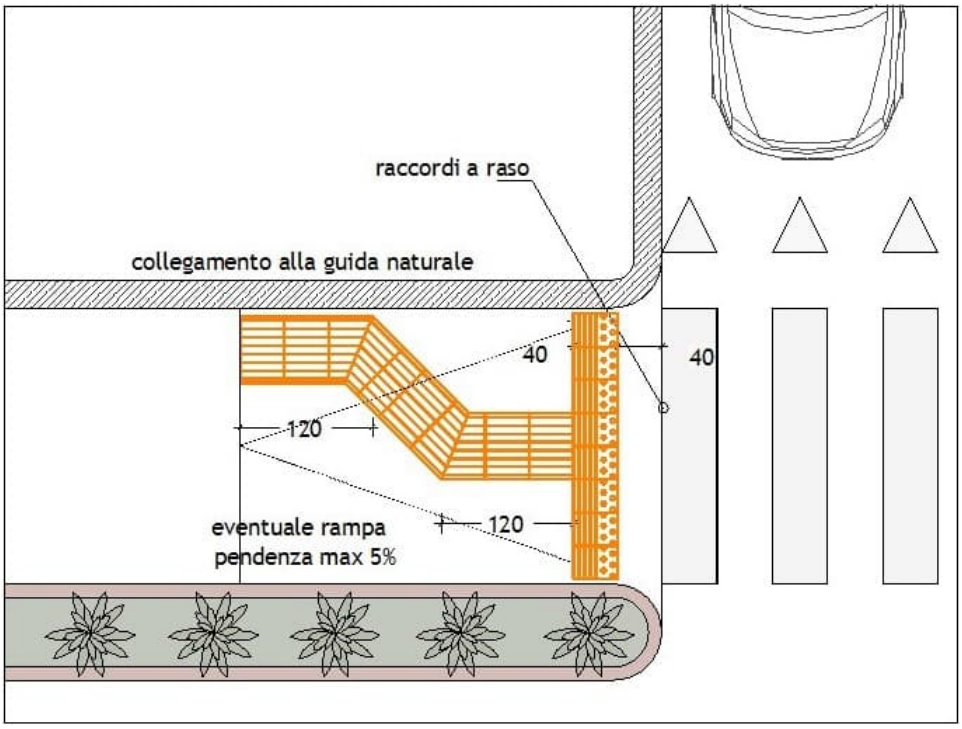
Attraversamento ortogonale al percorso

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Attraversamento ortogonale al percorso compresa pav. tattile	Asfalto	**1.908,91 €**
Attraversamento ortogonale al percorso compresa pav. tattile	Autobloccanti	**1.814,49 €**
Attraversamento ortogonale al percorso compresa pav. tattile	Cubetti di porfido	**2.511,89 €**
Attraversamento ortogonale al percorso compresa pav. tattile	Lastre di pietra	**2.511,61 €**
Realizzazione pavimentazione tattile (LVE) in cemento di tutto il codice	Asfalto e autobloccanti	**191,19 €**
Realizzazione pavimentazione tattile (LVE) in cemento di tutto il codice	Cubetti di porfido e lastre di pietra	**233,01 €**

SCHEDA 2A-2_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

SCHEMI - ESEMPI



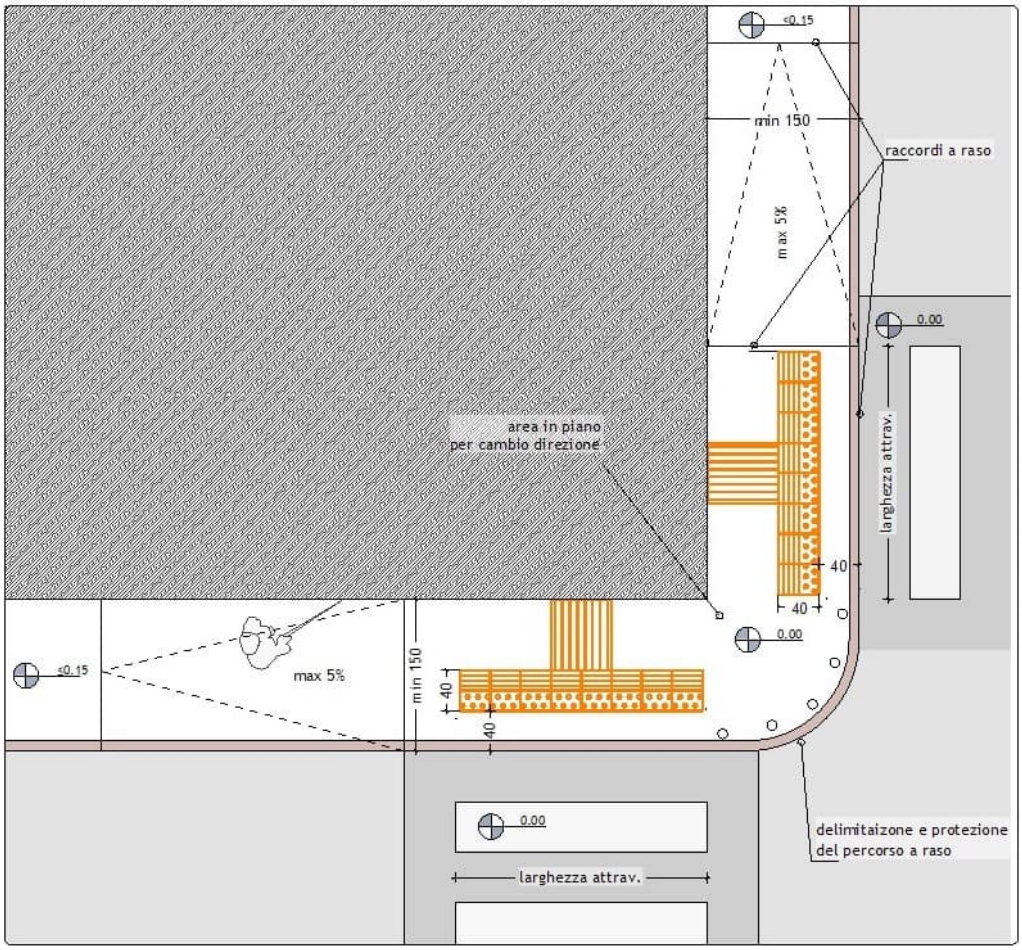
Attraversamento parallelo al percorso

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Attraversamento parallelo al percorso	Asfalto	**717,54 €**
Attraversamento parallelo al percorso	Autobloccanti	**680,57 €**
Attraversamento parallelo al percorso	Cubetti di porfido	**688,68 €**
Attraversamento parallelo al percorso	Lastre di pietra	**714,94 €**

SCHEDA 2A-3_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

SCHEMI - ESEMPI



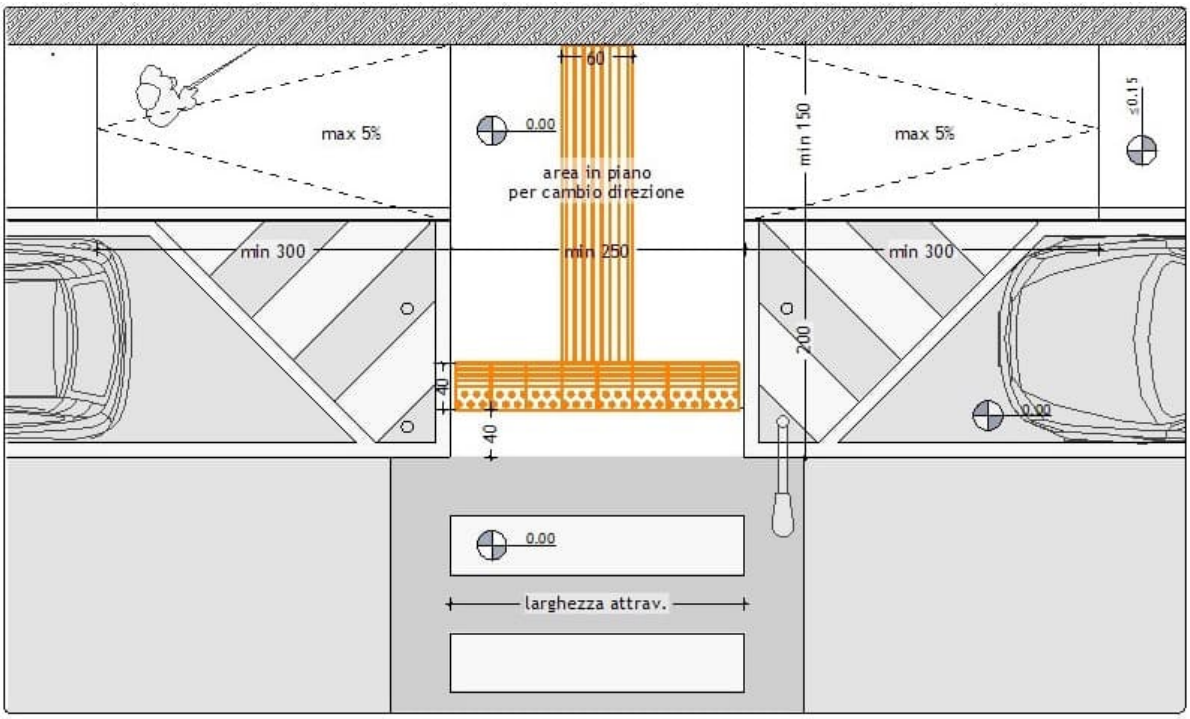
Attraversamento su incrocio

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Attraversamento su incrocio	Asfalto	**3.500,73 €**
Attraversamento su incrocio	Autobloccanti	**3.602,23 €**
Attraversamento su incrocio	Cubetti di porfido	**4.233,91 €**
Attraversamento su incrocio	Lastre di pietra	**4.517,16 €**

SCHEDA 2A-4_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

SCHEMI - ESEMPI



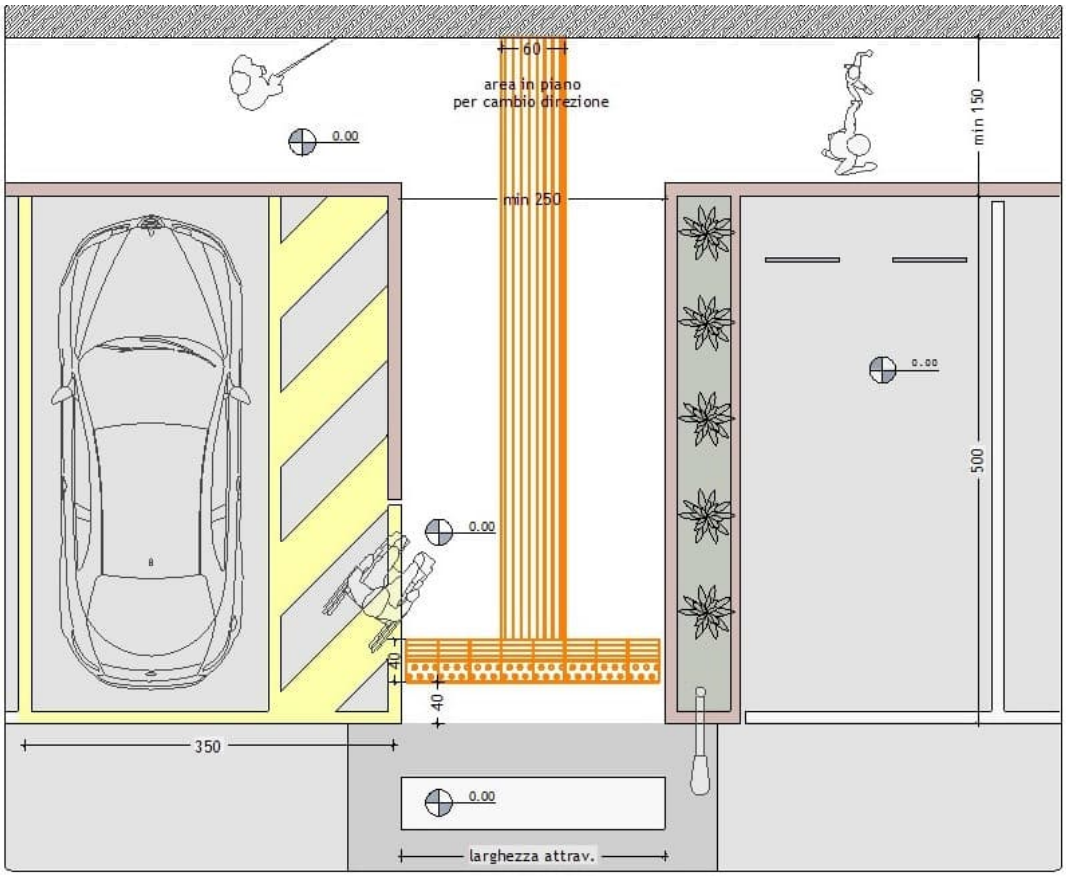
Attraversamento con parcheggi in linea

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Attraversamento con parcheggi in linea	Asfalto	**2759,54 €**
Attraversamento con parcheggi in linea	Autobloccanti	**2601,00 €**
Attraversamento con parcheggi in linea	Cubetti di porfido	**3592,83 €**
Attraversamento con parcheggi in linea	Lastre di pietra	**3592,23 €**

SCHEDA 2A-5_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

SCHEMI - ESEMPI



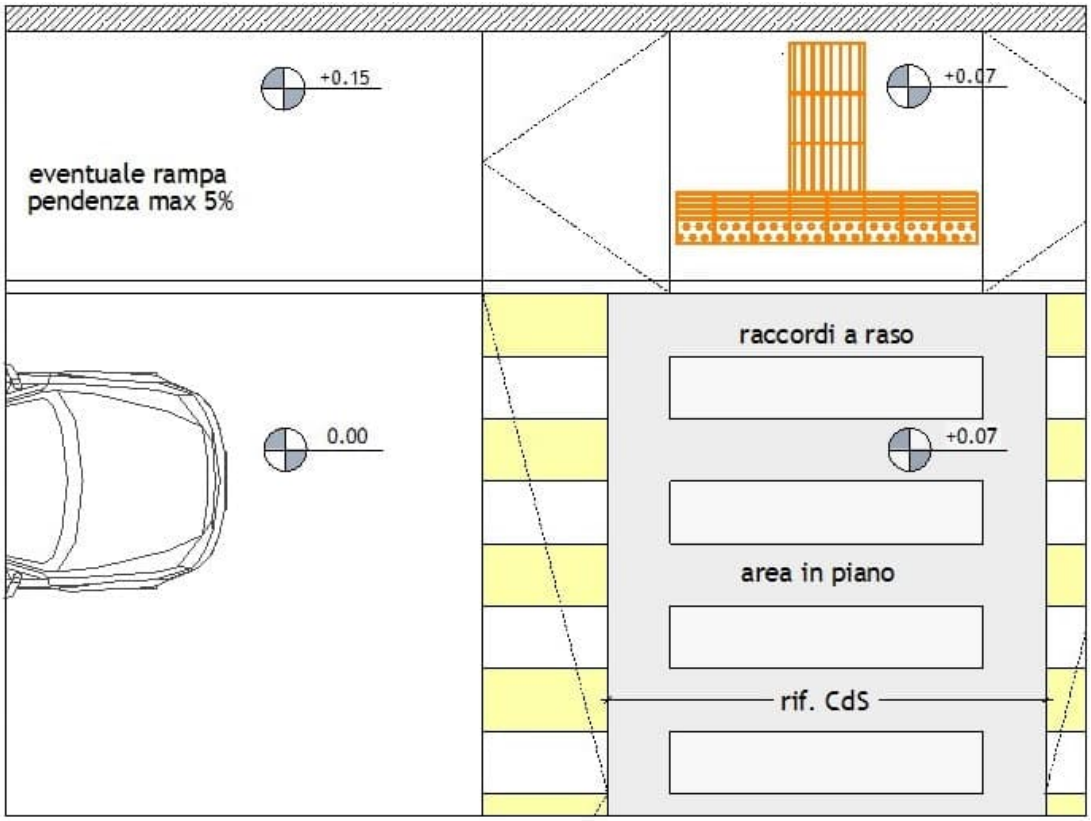
Attraversamento con parcheggio a pettine

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Attraversamento con parcheggio a pettine	Asfalto	**981,80 €**
Attraversamento con parcheggio a pettine	Autobloccanti	**935,43 €**
Attraversamento con parcheggio a pettine	Cubetti di porfido	**945,62 €**
Attraversamento con parcheggio a pettine	Lastre di pietra	**978,62 €**

SCHEDA 2A-6_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

SCHEMI - ESEMPI



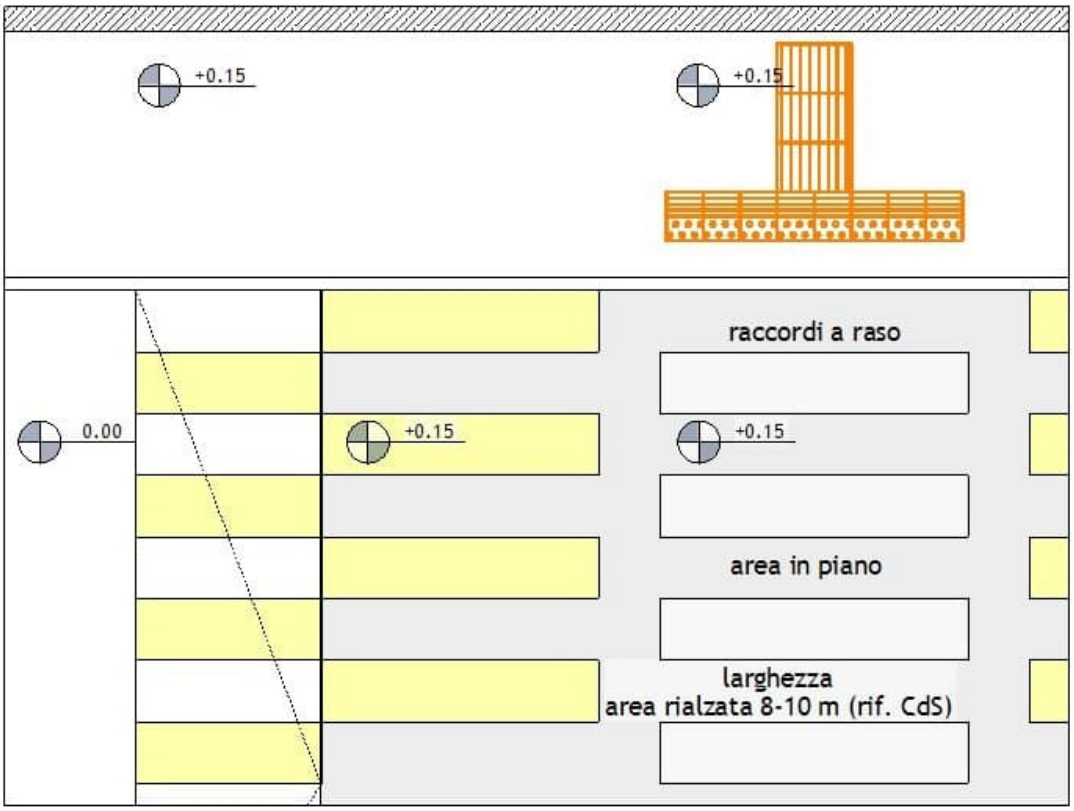
Attraversamento rialzato tipo A

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Attraversamento rialzato - A	Asfalto	**2.093,59 €**
Attraversamento rialzato - A	Autobloccanti	**2.008,43 €**
Attraversamento rialzato - A	Cubetti di porfido	**2.336,46 €**
Attraversamento rialzato - A	Lastre di pietra	**2.336,09 €**

SCHEDA 2A-7_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

SCHEMI - ESEMPI



Attraversamento rialzato tipo B

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Attraversamento rialzato - B	Asfalto	**2.456,10 €**
Attraversamento rialzato - B	Autobloccanti	**2.434,73 €**
Attraversamento rialzato - B	Cubetti di porfido	**2.439,39 €**
Attraversamento rialzato - B	Lastre di pietra	**2.454,45 €**

SCHEDA 2B-1_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

CRITICITA'

Assenza di segnaletica orizzontale in corrispondenza di attraversamenti pedonali

SOLUZIONE PROGETTUALE

I segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato; devono essere realizzati con materiali antisdrucciolevoli e non devono sporgere più di 3 mm dal piano della pavimentazione.

Gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m, sulle strade locali e su quelle urbane di quartiere, e a 4 m, sulle altre strade; la larghezza delle strisce e degli intervalli e' di 50 cm.

SCHEMI - ESEMPI



STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Esecuzione segnaletica orizzontale attraversamento (2,50x8,00 m)	tutte le tipologie	**91,80 €/cad**

SCHEDA 2C-1_ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

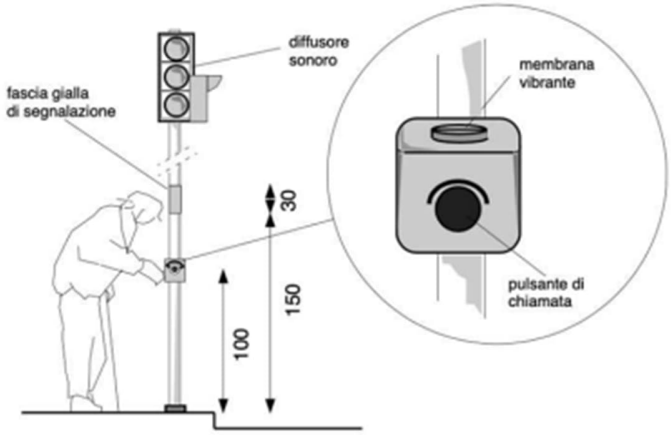
CRITICITA'

Inadeguatezza di impianto semaforico esistente

SOLUZIONE PROGETTUALE

Adeguamento di impianto semaforico tramite dotazione di dispositivo di segnalazione sonora per non vedenti e pulsante di chiamata.

SCHEMI - ESEMPI



particolare del semaforo con il pulsante di chiamata





Pulsante chiamata



Apparecchio sonoro

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Adeguamento impianto semaforico con dispositivo di segnalazione sonora e pulsante di chiamata	**460,52 €/cad**

Città di Novi Ligure

SCHEDA 3A_ PASSI CARRAI

CRITICITA'

Presenza di ristringimento marciapiede per passo carraio

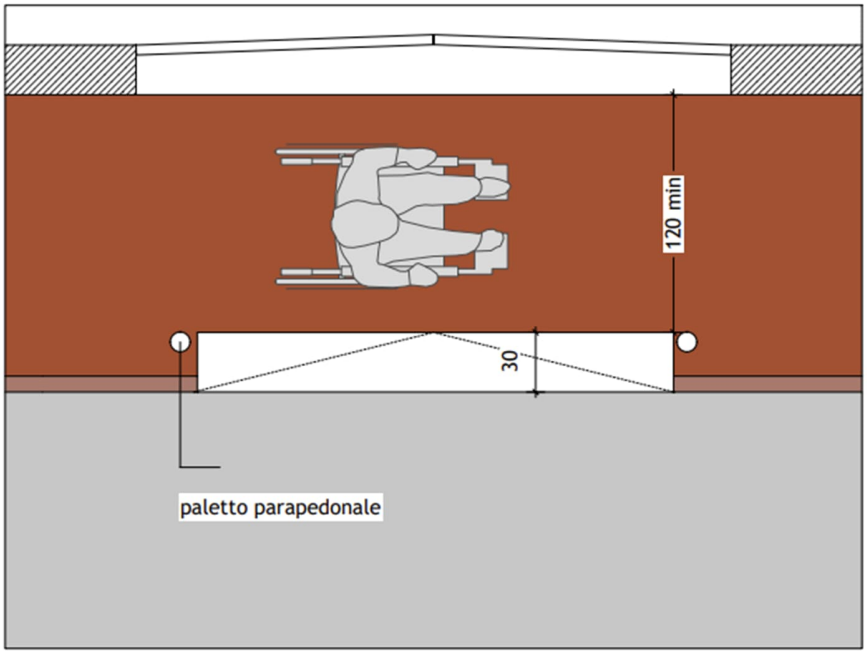
SOLUZIONE PROGETTUALE

Adeguamento tramite realizzazione di marciapiedi in rilevato e rampe di raccordo al percorso esistente, con pendenza 5% (massima 8%). La porzione di percorso utile per i pedoni deve essere di larghezza minima 100 cm. Per agevolare il superamento del dislivello tra strada e marciapiede si consiglia di realizzare il raccordo tra quota stradale e marciapiede all'esterno del percorso pedonale.

In alternativa realizzazione di abbassamento della quota marciapiede a quota strada e realizzazione di rampe di raccordo con pendenza massima 8% in posizione laterale al passo carraio.

SCHEDA 3A-1_ PASSI CARRAI

SCHEMI - ESEMPI



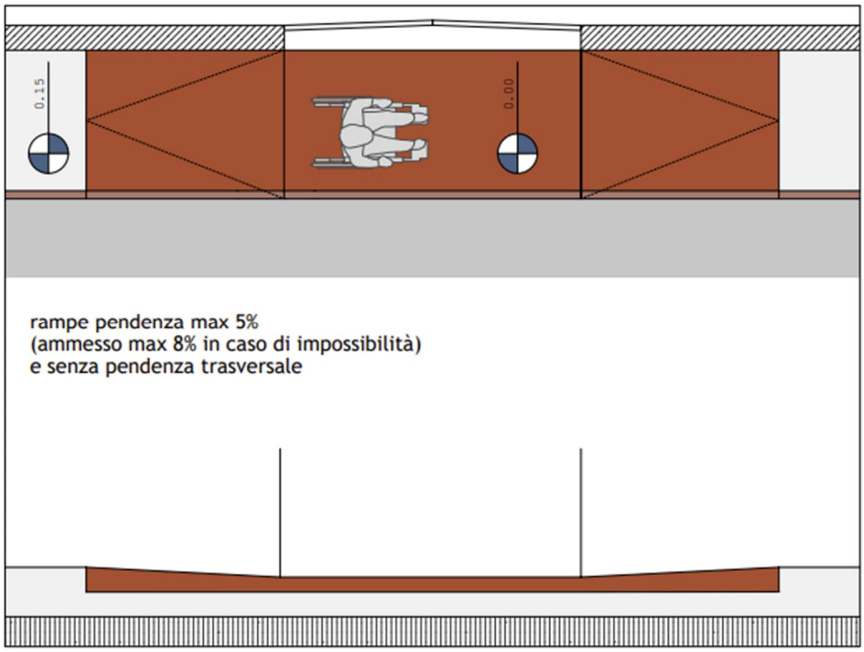
Passo carraio tipo A

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Passo carraio	Asfalto	**389,06 €**
Passo carraio	Autobloccanti	**383,91 €**
Passo carraio	Cubetti di porfido	**385,96 €**
Passo carraio	Lastre di pietra	**402,90 €**

SCHEDA 3A-2_ PASSI CARRAI

SCHEMI - ESEMPI



Passo carraio tipo B

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Passo carraio	Asfalto	**1632,07 €**
Passo carraio	Autobloccanti	**1537,65 €**
Passo carraio	Cubetti di porfido	**2235,05 €**
Passo carraio	Lastre di pietra	**2234,77 €**

Città di Novi Ligure

SCHEDA 4A_ PARCHEGGI RISERVATI

CRITICITA'

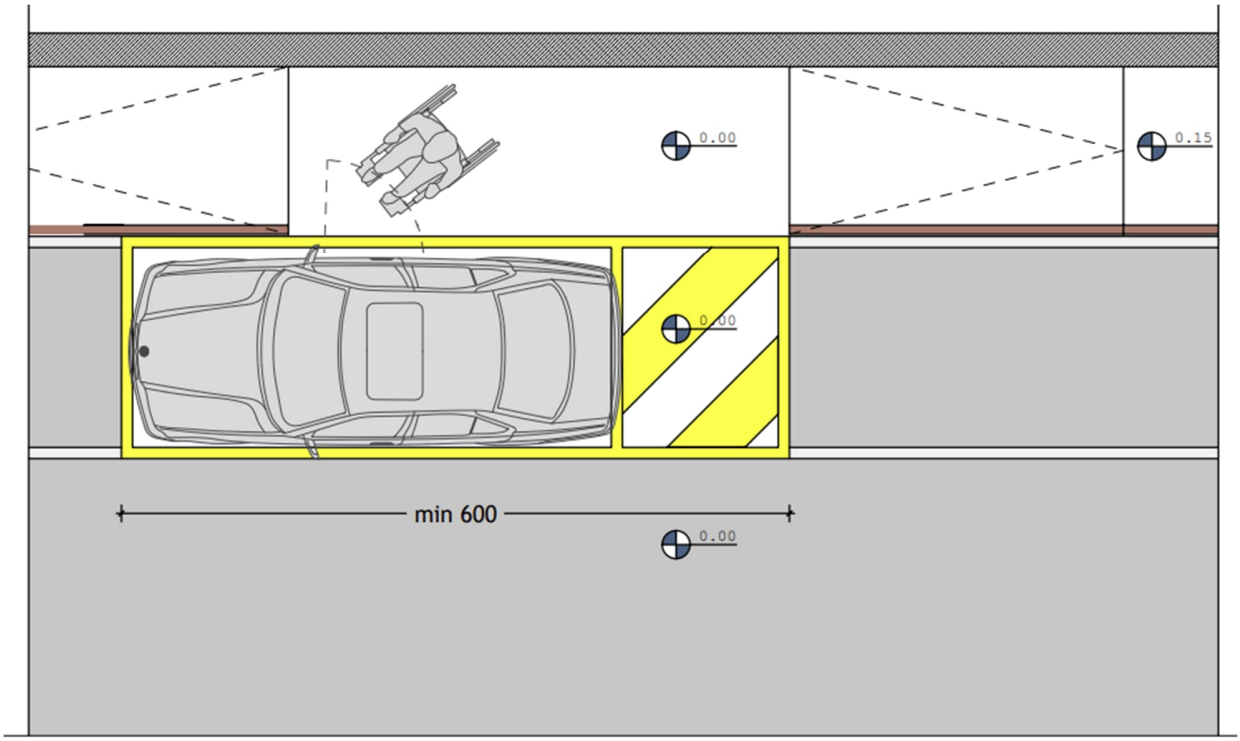
Assenza o inadeguatezza dei parcheggi riservati

SOLUZIONE PROGETTUALE

Lo stallo riservato, sia isolato che inserito in un'area parcheggio, deve essere del tipo a pettine (o a spina) o in linea e localizzato, quanto più possibile, in prossimità dei percorsi accessibili e dell'ingresso agli edifici.

SCHEDA 4A-1_ PARCHEGGI RISERVATI

SCHEMI - ESEMPI



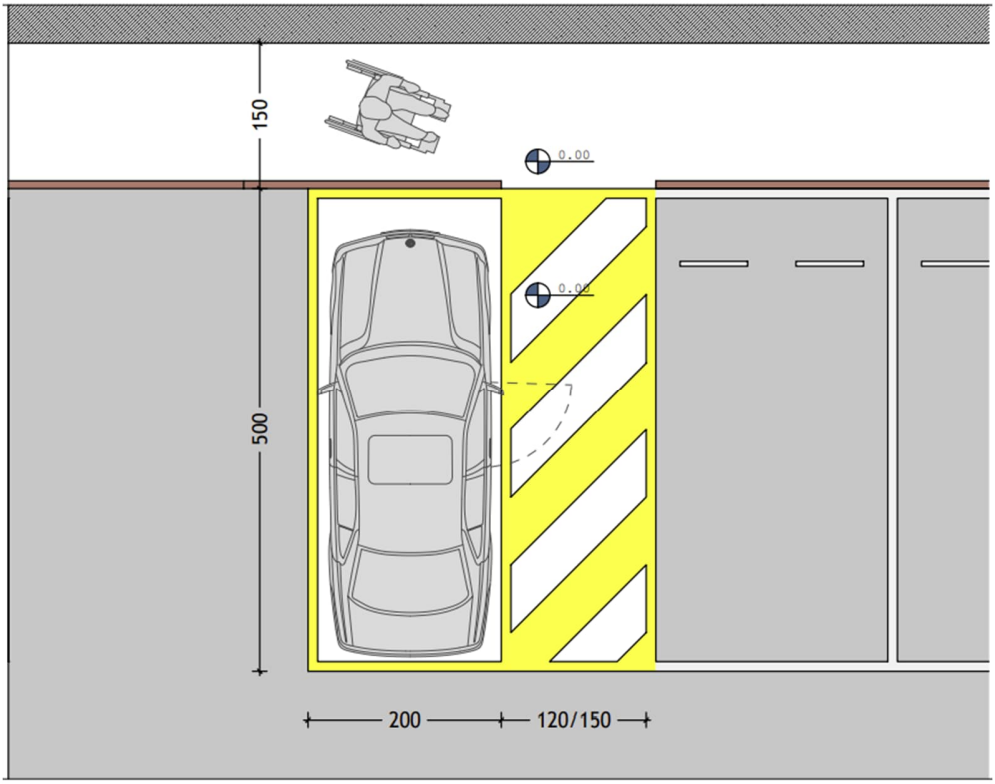
Stallo in linea

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Realizzazione rampa marciapiede + stallo in linea parcheggio riservato	Asfalto	**1.675,33 €**
Realizzazione rampa marciapiede + stallo in linea parcheggio riservato	Autobloccanti	**1.580,91 €**
Realizzazione rampa marciapiede + stallo in linea parcheggio riservato	Cubetti di porfido	**2.278,31 €**
Realizzazione rampa marciapiede + stallo in linea parcheggio riservato	Lastre di pietra	**2.278,03 €**
Realizzazione stallo in linea parcheggio riservato		**43,26 €**

SCHEDA 4A-2_ PARCHEGGI RISERVATI

SCHEMI - ESEMPI



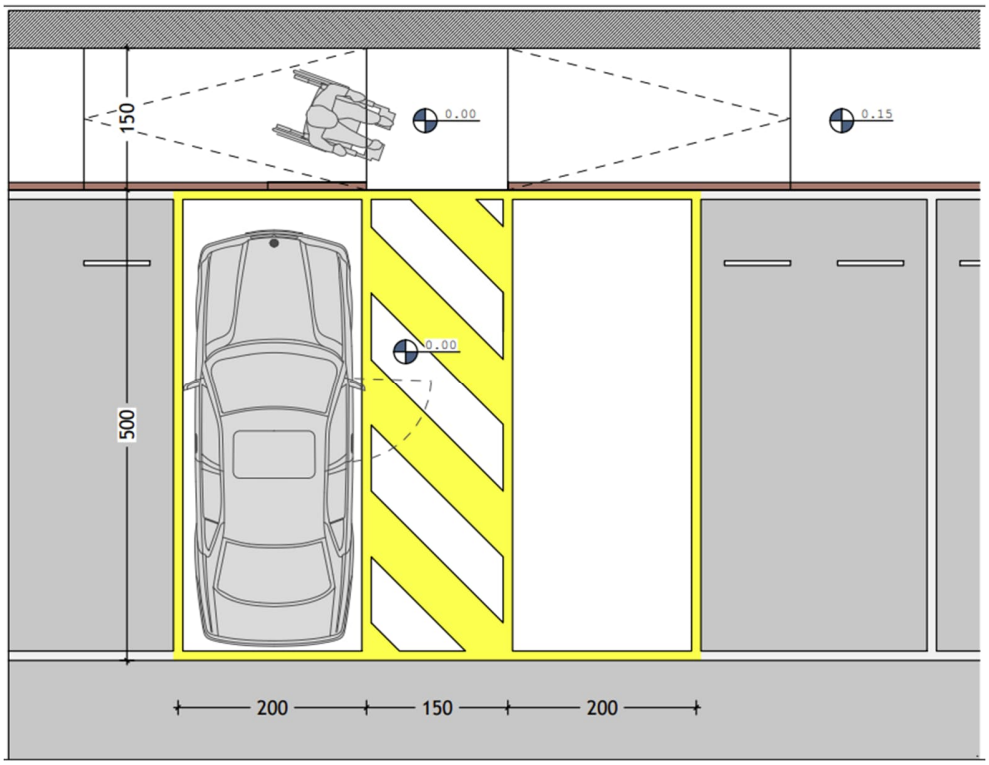
Stallo a pettine o a spina

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Realizzazione stallo a pettine parcheggio riservato	**54,09 €**

SCHEDA 4A-3_ PARCHEGGI RISERVATI

SCHEMI - ESEMPI



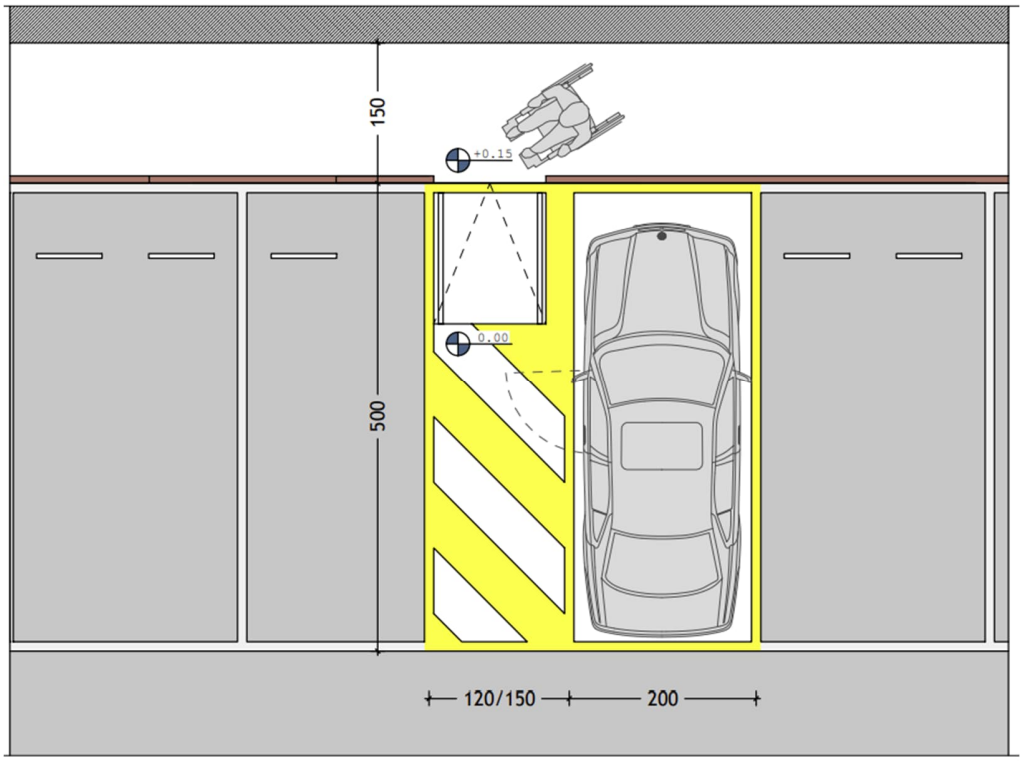
Stalli a pettine o a spina

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Realizzazione rampa marciapiede + stalli a pettine parcheggio riservato	Asfalto	**1.740,25 €**
Realizzazione rampa marciapiede + stalli a pettine parcheggio riservato	Autobloccanti	**1.645,83 €**
Realizzazione rampa marciapiede + stalli a pettine parcheggio riservato	Cubetti di porfido	**2.343,23 €**
Realizzazione rampa marciapiede + stalli a pettine parcheggio riservato	Lastre di pietra	**2.342,95 €**

SCHEDA 4A-4_ PARCHEGGI RISERVATI

SCHEMI - ESEMPI



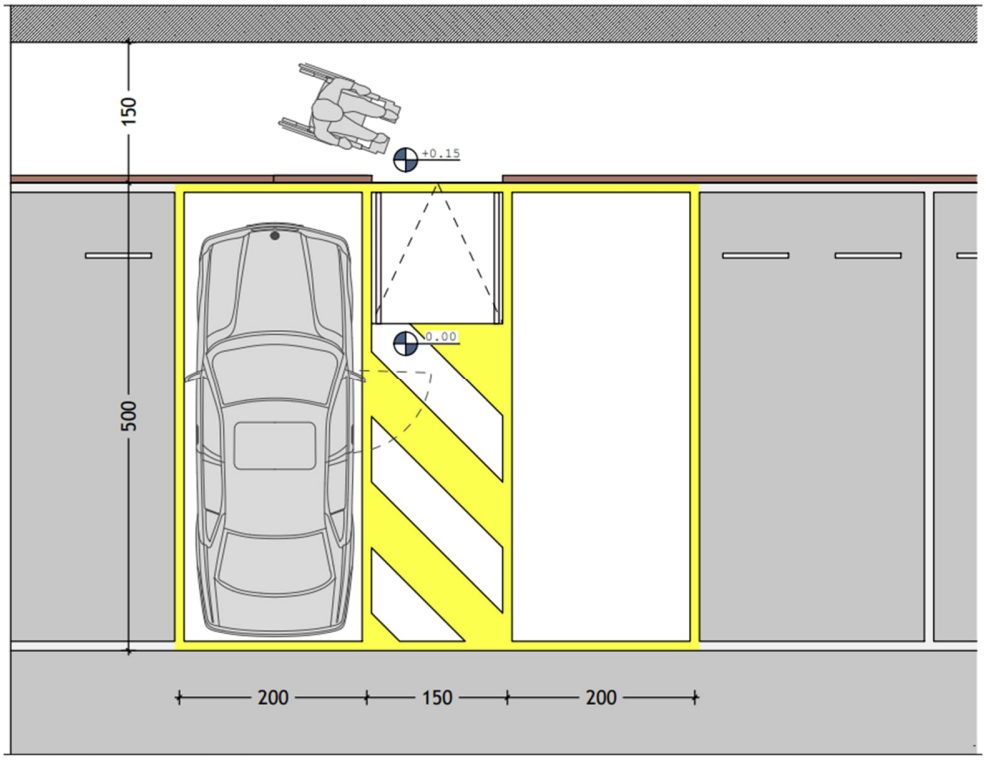
Rampa + stallo a pettine o a spina

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Realizzazione rampa + stallo a pettine parcheggio riservato	**236,36 €**

SCHEDA 4A-5_ PARCHEGGI RISERVATI

SCHEMI - ESEMPI



Rampa + stalli a pettine o a spina

STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Realizzazione rampa + stalli a pettine parcheggio riservato	**290,45 €**

Città di Novi Ligure

SCHEDA 5A-1_INCROCI

CRITICITA'

Incrocio importante non adeguato

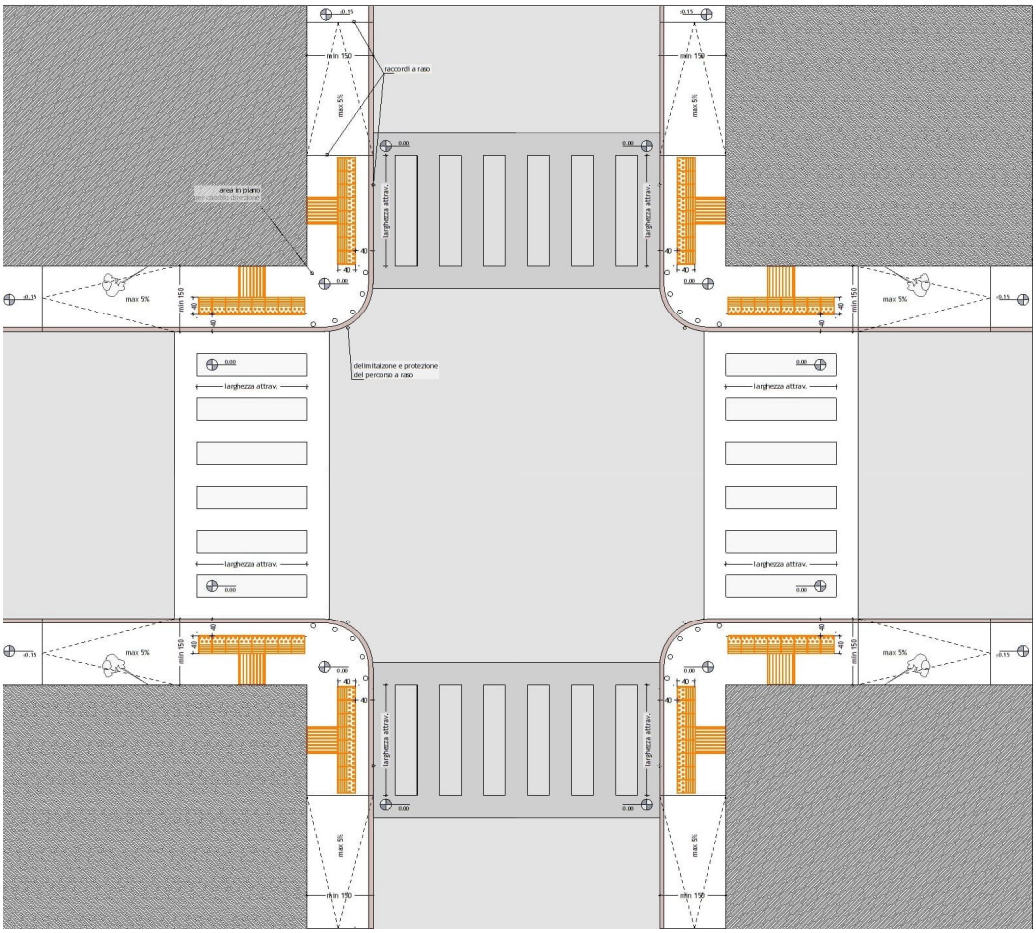
SOLUZIONE PROGETTUALE

Gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m, sulle strade locali e su quelle urbane di quartiere, e degli intervalli è di 50 cm.

La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata al flusso del traffico pedonale.

Gli attraversamenti devono essere dotati di pavimentazione tattile e raccordati tra il marciapiede e la strada.

SCHEMI - ESEMPI



STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Adeguamento incrocio: attraversamento pedonale e rampa per raccordo strada marciapiede	Asfalto	**13.635,77 €**
Adeguamento incrocio: attraversamento pedonale e rampa per raccordo strada marciapiede	Autobloccanti	**13.008,96 €**
Adeguamento incrocio: attraversamento pedonale e rampa per raccordo strada marciapiede	Cubetti di porfido	**17.601,24 €**
Adeguamento incrocio: attraversamento pedonale e rampa per raccordo strada marciapiede	Lastre di pietra	**17.701,45 €**

Città di Novi Ligure

SCHEDA 6A-1_FERMATE TPL

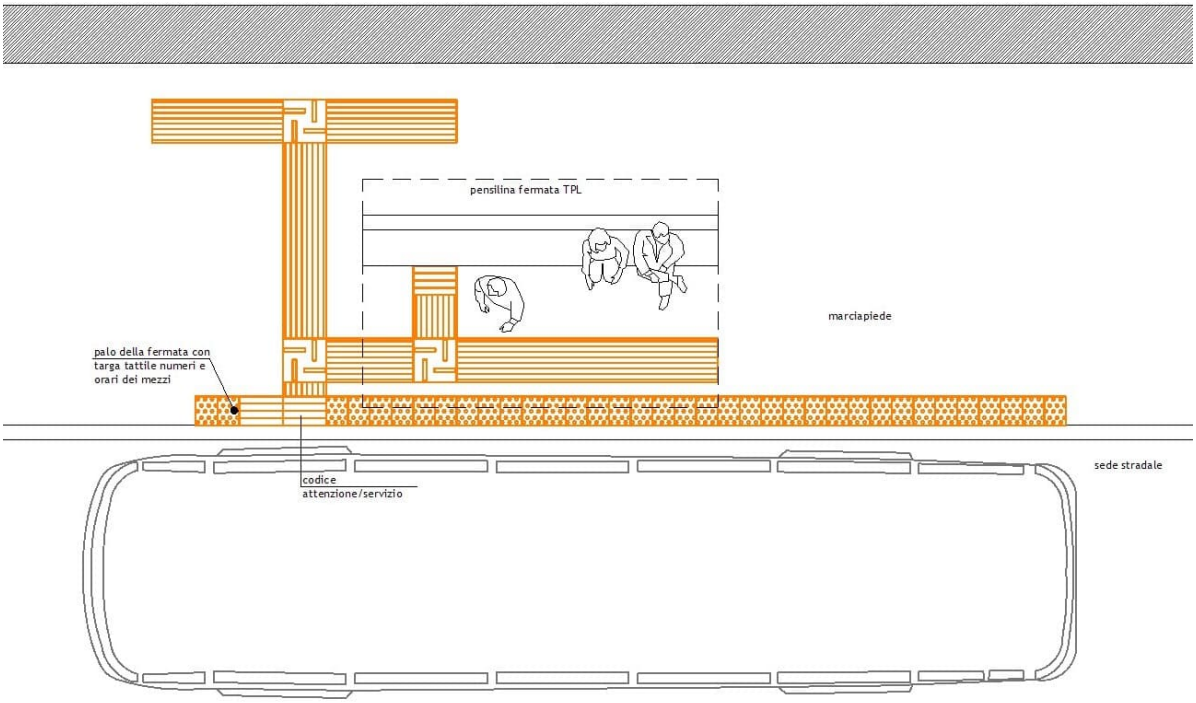
CRITICITA'

Adeguamento fermata tpl

SOLUZIONE PROGETTUALE

Dimensionamento del marciapiede: la larghezza minima del marciapiede che accoglie una fermata del Trasporto Pubblico deve essere di 1,50m (0,50m è la distanza minima tra palo della palina di fermata con il bordo del marciapiede + 1m per il libero passaggio dei pedoni); si può anche avere una larghezza inferiore a 1,5m qualora la palina di fermata sia posizionata ad almeno 1m di distanza dal bordo marciapiede.

SCHEMI - ESEMPI



STIMA DEI LAVORI

DESCRIZIONE	PAVIMENTAZIONE	COSTO LAVORAZIONE
Adeguamento della fermata TPL con rifacimento pavimentazione e realizzazione pavimentazione tattile	Asfalto	**2.000,00 €**

Città di Novi Ligure

ONERI DI INSTALLAZIONE E GESTIONE DEL CANTIERE

Agli importi indicati per le criticità sopra riportate, dovranno essere sommati gli oneri relativi all'installazione e alla gestione del cantiere, il cui valore varia in funzione dell'estensione dell'area di intervento.

per interventi diversi da eseguire in area omogenea ricompresi nel raggio di 50 m.	**1.200,00 €**
per interventi diversi da eseguire in area omogenea ricompresi nel raggio di 100 m.	**1.500,00 €**
per interventi diversi da eseguire in area omogenea ricompresi nel raggio di 200 m.	**2.000,00 €**

Criteri per la scelta delle pavimentazioni

In linea generale, per la realizzazione di nuove pavimentazioni negli spazi pubblici accessibili, si raccomanda di evitare l'impiego di cubetti di porfido come superficie di calpestio principale dei percorsi pedonali, privilegiando materiali continui, regolari, stabili e antisdrucciolevoli.

Le pavimentazioni in cubetti di porfido, soprattutto quando caratterizzate da fughe profonde, irregolarità o superfici sconnesse, possono rendere più difficoltoso il transito delle persone con disabilità motoria e interferire con la percezione e il riconoscimento dei percorsi e dei segnali tattili da parte delle persone con disabilità visiva. La presenza di una trama superficiale molto articolata può infatti ridurre la riconoscibilità dei codici tattili e rendere meno agevole l'orientamento.

Qualora il ricorso al porfido sia necessario per ragioni di carattere storico, paesaggistico o di tutela del contesto urbano, dovranno essere adottate soluzioni di posa e finitura tali da garantire la massima regolarità e continuità della superficie, assicurando la piena riconoscibilità e fruibilità dei percorsi tattili e delle altre misure di accessibilità previste dal progetto.

Tag rfg e attivazione

Si precisa che nelle quotazioni precedentemente riportate non è stato computato il costo relativo alla fornitura e posa in opera dei tag rfg, nonché alla loro attivazione e programmazione.

Tali dispositivi, destinati a integrare la segnaletica e i sistemi di orientamento accessibili, dovranno essere considerati come voci di spesa aggiuntive rispetto agli interventi di pavimentazione e alle altre opere previste nel presente catalogo.

La posa dei TAG deve essere ogni 60 cm.

PROGRAMMAZIONE DELLA VOCALIZZAZIONE DI UN PERCORSO PER DISABILI VISIVI NEL LINGUAGGIO TATTILE LOGES-VET-EVOLUTION GIÀ PREDISPOSTO MEDIANTE LA POSA DI TAG-RFG.

COSTO A ML 40 euro circa

FORNITURA E POSA TAG A ML 20 euro circa

Città di Novi Ligure

SCHEDA 7_ TPL

INDICAZIONI PROGETTUALI

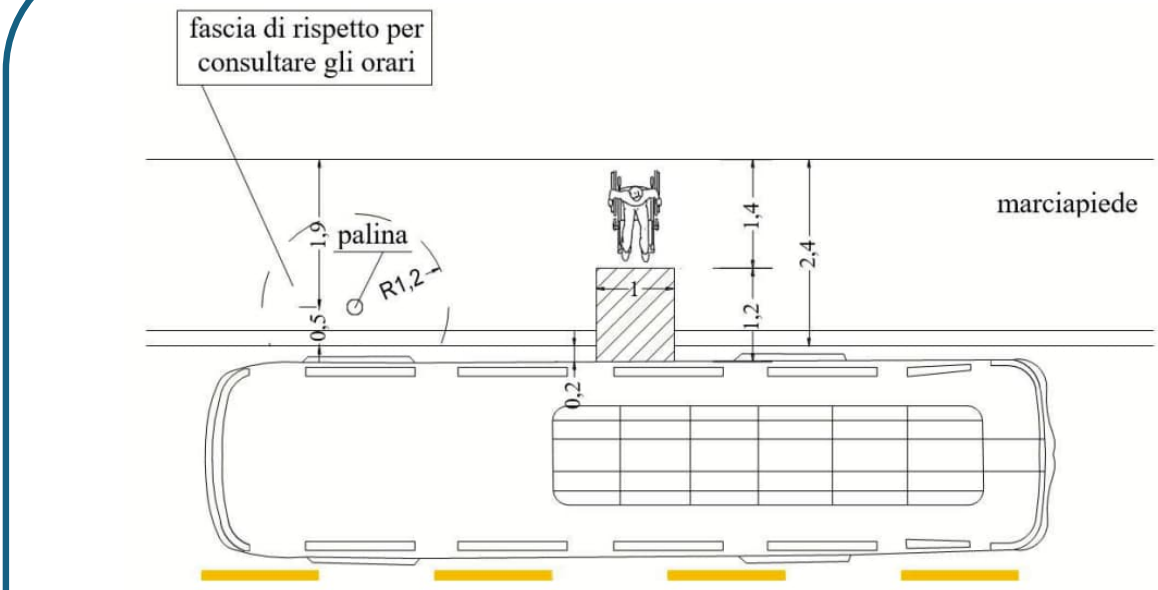
TPL

Area di fermata degli autobus: le strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico collettivo di linea sono costituite da una striscia longitudinale gialla discontinua, posta ad una distanza minima di 2,70 m dal marciapiede o dalla striscia di margine continua, e da due strisce trasversali gialle continue che si raccordano perpendicolarmente alle precedenti; nel caso di golfi di fermata le strisce trasversali possono non essere tracciate. La larghezza delle strisce è di 12 cm. La zona di fermata è suddivisa in tre parti: la prima e l'ultima di lunghezza pari a 12 m, necessarie per l'effettuazione delle manovre di accostamento al marciapiede e di reinserimento nel flusso di traffico da parte del veicolo; la zona centrale deve avere una lunghezza minima pari alla lunghezza, maggiorata di 2 m, del veicolo più lungo che effettua la fermata. La prima e l'ultima parte possono essere evidenziate mediante tracciamento di una striscia gialla a zig zag. Sulla pavimentazione all'interno della zona di fermata deve essere apposta l'iscrizione BUS (art.151 Regolamento del Codice della strada).

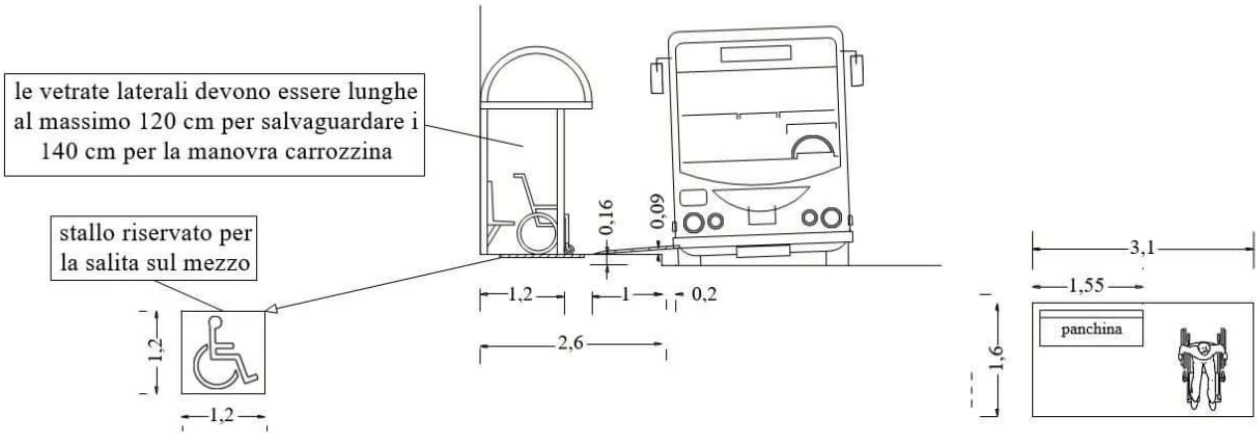
Pensilina: per essere adatte agli utenti in sedia a rotelle le pensiline devono sempre prevedere uno spazio libero di almeno 120x120 cm al riparo dagli agenti atmosferici. Bisogna porre particolare attenzione alla posa dei pannelli informativi e del cestino dei rifiuti.

Posizione della palina di fermata: i sostegni verticali dei segnali devono essere collocati a distanza non inferiore a 0,50 m dal ciglio del marciapiede o dal bordo esterno della banchina; in presenza di barriere i sostegni possono essere ubicati all'esterno e a ridosso delle barriere medesime, purché non si determinino sporgenze rispetto alle stesse. (art. 81 Regolamento del Codice della strada); le tabelle contenenti gli orari dei passaggi dei mezzi pubblici devono essere poste ad una idonea altezza da terra.

SCHEMI – ESEMPI



Pianta



Sezione e Ripartizione spazi interni alla pensilina

Città di Novi Ligure

SCHEDA 8_ PLATEATICI

INDICAZIONI PROGETTUALI

Plateatici

Prescrizioni e criteri progettuali per la realizzazione del dehors

Il dehors dovrà essere concepito come un elemento di qualificazione e valorizzazione dello spazio urbano, configurandosi non come una semplice estensione dell'attività commerciale, ma come uno spazio di relazione, sosta e socialità integrato con il sistema degli spazi pubblici esistenti. Il dehors dovrà quindi assumere il carattere di una struttura aperta, permeabile e integrata nel paesaggio urbano, nella quale gli elementi costruiti e quelli naturali concorrono alla definizione di un nuovo spazio pubblico di qualità.

Struttura e configurazione dello spazio

La struttura portante dovrà essere realizzata mediante elementi di sezione contenuta, con finiture e materiali resistenti all'esposizione esterna. L'immagine complessiva dovrà essere caratterizzata da un linguaggio semplice e coordinato, nel quale montanti, travi, sistemi di ombreggiamento, fioriere e arredi costituiscano un insieme unitario. Gli elementi strutturali non dovranno interferire con i percorsi pedonali e dovranno essere collocati in modo da non generare restringimenti, ostacoli o situazioni di pericolo. Particolare attenzione dovrà essere posta al rapporto tra la struttura e gli edifici esistenti: il dehors dovrà inserirsi nel contesto senza occultare in maniera significativa le facciate, le vetrine, gli accessi e gli elementi architettonici di pregio eventualmente presenti. La struttura dovrà mantenere un carattere di leggerezza, evitando la percezione di un volume chiuso.

Copertura e ombreggiamento

La copertura sarà caratterizzata da una struttura a grigliato, destinata a svolgere una duplice funzione: garantire una schermatura parziale dall'irraggiamento solare e costituire un supporto per la vegetazione rampicante utile al raffrescamento dell'area sottostante. All'interno della struttura potranno essere inseriti teli ombreggianti in tessuto che potranno essere disposti secondo una configurazione modulare, creando zone di ombra differenziate e contribuendo alla caratterizzazione estetica dello spazio. I sistemi di ombreggiamento dovranno comunque mantenere un elevato grado di permeabilità, sia visiva sia fisica, evitando la trasformazione del dehors in uno spazio completamente chiuso.

Integrazione della vegetazione

Un elemento caratterizzante del progetto dovrà essere costituito dalla presenza diffusa del verde. La vegetazione non dovrà essere considerata esclusivamente come elemento decorativo, ma come parte

integrante della struttura e della definizione dello spazio. Le piante rampicanti potranno essere guidate lungo i montanti e le travi della pergola, contribuendo nel tempo a creare una sorta di copertura verde naturale e a migliorare la qualità percettiva e climatica dell'area. Alla base della struttura saranno collocate fioriere, organizzate in maniera tale da delimitare lo spazio del dehors senza creare una barriera rigida. Le fioriere potranno assumere anche la funzione di elementi di arredo, integrando al loro interno sedute e panchine. La scelta delle essenze dovrà privilegiare specie ornamentali adatte all'ambiente urbano, resistenti alle condizioni climatiche locali e compatibili con le caratteristiche di esposizione e manutenzione del sito.

Arredi e spazi di sosta

Lo spazio interno alla pergola sarà organizzato attraverso tavoli, sedute e panchine, con l'obiettivo di creare un ambiente accogliente e informale destinato alla permanenza e alla socializzazione. Gli arredi dovranno essere coordinati con la struttura e con le fioriere, evitando un'eccessiva varietà di materiali, forme e colori. La loro disposizione dovrà mantenere una sufficiente flessibilità e consentire la libera percorrenza dello spazio.

Accessibilità e continuità dei percorsi

La progettazione dovrà porre particolare attenzione alla **fruibilità universale dello spazio**. Il dehors dovrà essere accessibile e dovrà garantire percorsi facilmente riconoscibili, regolari e privi di ostacoli, sia all'interno della struttura sia nelle aree di accesso e di collegamento con i percorsi pedonali esistenti. La pavimentazione dovrà essere stabile, compatta, regolare e antisdrucciolevole, evitando dislivelli, avvallamenti o elementi di fissaggio sporgenti. Particolare attenzione dovrà essere posta alla continuità della pavimentazione tra lo spazio esterno e quello interno al dehors, assicurando il superamento delle eventuali differenze di quota e la piena accessibilità anche alle persone con disabilità motoria. Al fine di favorire l'orientamento e la riconoscibilità degli accessi, dovrà essere prevista la realizzazione di un sistema di **pavimentazione podotattile**, da integrare coerentemente con il disegno complessivo dello spazio. La pavimentazione tattile dovrà essere collocata in corrispondenza dei principali percorsi di accesso, transito e collegamento con gli spazi pubblici circostanti. La progettazione dei percorsi tattili dovrà tenere conto delle esigenze delle persone con disabilità visiva, garantendo la continuità dei codici tattili e la riconoscibilità delle direzioni di percorrenza, degli accessi e degli eventuali punti di interesse.. Gli elementi tattili non dovranno costituire ostacolo alla mobilità delle persone con disabilità motoria e dovranno essere integrati nel rispetto delle caratteristiche funzionali ed estetiche del dehors.

Segnaletica e wayfinding

Al fine di rendere il dehors maggiormente riconoscibile e favorirne la visibilità all'interno dello spazio urbano, dovrà essere previsto un sistema coordinato di segnaletica e wayfinding, inteso come insieme di elementi grafici, informativi e orientativi finalizzati a facilitare l'individuazione dello spazio, degli accessi e dei principali percorsi di collegamento. La segnaletica dovrà essere progettata in modo unitario con la struttura, gli arredi e gli elementi vegetali del dehors, privilegiando soluzioni semplici, leggibili e coerenti con il contesto urbano. Dovranno essere individuati i punti maggiormente strategici per la collocazione

della segnaletica, in particolare in corrispondenza degli accessi, dei percorsi pedonali principali e dei punti di intersezione con gli spazi pubblici esistenti. Gli elementi di wayfinding potranno essere costituiti da pannelli informativi, indicazioni direzionali, elementi identificativi e altri dispositivi di segnalazione, da realizzare mediante materiali resistenti agli agenti atmosferici e caratterizzati da adeguata visibilità anche nelle ore serali. La scelta di forme, colori, caratteri tipografici e dimensioni dovrà garantire un'elevata leggibilità, favorendo l'orientamento e la riconoscibilità dello spazio anche da parte di persone con disabilità visiva o difficoltà di orientamento.

Illuminazione

L'eventuale illuminazione dovrà essere integrata nella struttura e progettata in modo da creare un'atmosfera confortevole nelle ore serali, garantendo al contempo adeguate condizioni di sicurezza. Dovranno essere privilegiati sistemi di illuminazione discreti e a basso consumo, evitando sorgenti luminose eccessivamente intense o abbaglianti. Tutti i corpi illuminanti dovranno presentare la medesima temperatura di colore, evitando differenze cromatiche tra le diverse sorgenti luminose e garantendo uniformità e coerenza dell'illuminazione dell'intero dehors.

Manutenzione e durabilità

La scelta dei materiali e delle soluzioni costruttive dovrà tenere conto della necessità di garantire durabilità, facilità di manutenzione e conservazione del decoro nel tempo.

Città di Novi Ligure

SCHEDA 9_ PISTE CICLABILI

INDICAZIONI PROGETTUALI

Pista ciclabile

La pista ciclabile può essere realizzata in 3 modi diversi:

- **in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia**, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- **su corsia riservata ad unico senso di marcia ricavata dalla carreggiata stradale**, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma a destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- **su corsia riservata ad unico o doppio senso di marcia ricavata dal marciapiede,** qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

a larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, deve essere di 1,50 m. che può essere ridotta a 1,25 m. se si tratta di due corsie contigue dello stesso o opposto senso di marcia per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

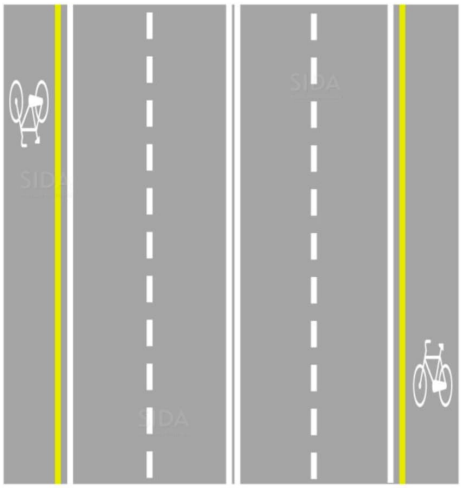
La larghezza della corsia ciclabile può essere ridotta fino ad 1 metro nel caso di piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, sempre che tale misura venga protratta per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e opportunamente segnalata.

La larghezza dello spartitraffico che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm.; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm. In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale.

Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm. di larghezza ed una gialla di 30 cm. distanziate tra loro di 12 cm.; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile.

SCHEMI - ESEMPI





Segnaletica pista ciclabile

Città di Novi Ligure

SCHEDA 10_ SERVIZI IGIENICI

INDICAZIONI PROGETTUALI

Servizi igienici

La realizzazione di nuovi servizi igienici pubblici deve garantire la piena accessibilità, sicurezza e autonomia d'uso da parte di tutte le persone, comprese quelle con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva. Il servizio accessibile deve essere facilmente individuabile, raggiungibile e utilizzabile senza assistenza. La progettazione dei servizi igienici accessibili in ambito esterno deve inoltre fare riferimento al quadro normativo e tecnico vigente in materia di accessibilità, oltre a eventuali ulteriori adeguamenti normativi regionali e alle disposizioni del Regolamento Edilizio comunale, ove più restrittive.

Localizzazione e accesso

I servizi igienici devono essere collocati in una posizione facilmente raggiungibile dai principali percorsi pedonali e dagli spazi pubblici di maggiore frequentazione. L'accesso deve avvenire attraverso un percorso continuo e privo di ostacoli, con una pavimentazione stabile, antisdrucciolevole e adeguatamente illuminata anche nelle ore serali. L'ingresso deve essere possibilmente a livello, senza gradini o dislivelli; laddove ciò non fosse tecnicamente possibile, dovranno essere previsti sistemi di superamento conformi alla normativa vigente in materia di accessibilità. La porta di ingresso deve avere una luce netta sufficiente al passaggio di una persona su sedia a ruote ed essere facilmente manovrabile, e davanti ad essa va garantito uno spazio libero adeguato che consenta le manovre di ingresso e uscita in autonomia.

Porte e sistemi di chiusura

Le porte dovrebbero preferibilmente aprirsi verso l'esterno, oppure essere progettate in modo da non compromettere in alcun modo gli spazi di manovra interni. Le maniglie e i sistemi di chiusura devono poter essere azionati facilmente anche da persone con ridotta forza o mobilità degli arti superiori, e deve sempre essere possibile lo sblocco dall'esterno in caso di emergenza. È preferibile adottare sistemi di chiusura intuitivi, dotati di indicazione visiva e acustica dello stato di occupazione. Trattandosi di strutture collocate all'aperto e spesso prive di presidio continuo, è opportuno prevedere anche sistemi di apertura e chiusura programmata (ad esempio legati a fasce orarie), utili a prevenire occupazioni abusive e fenomeni di degrado.

Servizio igienico accessibile

All'interno del blocco dei servizi deve essere previsto almeno un servizio igienico accessibile, preferibilmente integrato nel sistema generale e utilizzabile in piena autonomia. Il locale deve consentire le manovre della sedia a ruote, prevedendo uno spazio libero sufficiente sia per l'avvicinamento che per la rotazione (indicativamente uno spazio di rotazione di diametro 150 cm), e la disposizione degli apparecchi sanitari deve permettere l'accostamento laterale al WC (con spazio libero laterale di almeno 80 cm) e il trasferimento dalla carrozzina. Il WC va dotato di maniglioni di sostegno correttamente posizionati e dimensionati, mentre il lavabo deve essere accessibile frontalmente, con uno spazio libero sottostante che

consenta l'avvicinamento della carrozzina. Rubinetteria, dispenser, asciugamani, specchio e gli altri accessori vanno collocati a un'altezza facilmente raggiungibile anche da persone sedute, evitando in ogni caso la presenza di elementi sporgenti o ingombri che possano interferire con le manovre.

Accessibilità sensoriale e orientamento
L'ingresso al servizio igienico deve essere chiaramente riconoscibile grazie a una segnaletica visiva ad alto contrasto, leggibile, con caratteri di dimensione adeguata. Dove opportuno, è utile integrare elementi tattili e/o Braille che facilitino l'orientamento delle persone con disabilità visiva, avendo cura di evitare materiali, finiture e sistemi di illuminazione che possano generare abbagliamento o riflessi eccessivi.

Comfort e inclusività
Ove possibile, il bagno accessibile dovrebbe essere concepito come servizio unisex, così da poter essere utilizzato anche da persone con disabilità accompagnate da un assistente di sesso diverso. Nei servizi di dimensioni o affluenza maggiori è opportuno prevedere uno spazio dedicato alla cura e all'assistenza, eventualmente dotato di fasciatoio accessibile; arredi e dotazioni, in generale, dovrebbero essere semplici, robusti e intuitivi nell'uso.

Sicurezza
Le pavimentazioni devono restare antisdrucciolevoli anche in presenza di acqua, essere facilmente lavabili e prive di discontinuità pericolose, mentre spigoli e altri elementi potenzialmente rischiosi vanno opportunamente protetti o arrotondati. L'illuminazione deve garantire livelli adeguati e uniformi, evitando zone d'ombra e fenomeni di abbagliamento. È inoltre necessario prevedere un sistema di richiesta di assistenza o di emergenza, posizionato in modo da poter essere raggiunto anche da terra, nel caso di una caduta, e collegato in modo effettivo a un punto di ascolto attivo (centrale operativa, servizio di custodia dell'area verde o numero di emergenza), affinché la segnalazione si traduca in un intervento reale. Impianti ed elementi tecnici vanno infine progettati privilegiando sicurezza, facilità di manutenzione e riduzione del rischio di danneggiamento, con particolare attenzione, per le strutture esterne, alla protezione delle tubazioni dal gelo, al corretto smaltimento delle acque meteoriche in prossimità dell'accesso — per evitare ristagni o formazioni di ghiaccio lungo il percorso — e all'impiego di materiali resistenti ai raggi UV e all'umidità continua.

Manutenzione e gestione
Nella scelta di materiali e apparecchiature va privilegiata la durabilità, insieme alla facilità di pulizia e manutenzione, prestando attenzione anche alla resistenza agli atti vandalici, particolarmente frequenti nelle strutture esterne non presidiate: si suggerisce l'impiego di rubinetterie temporizzate e di materiali antigraffio o comunque poco vulnerabili a manomissioni. È essenziale che le dotazioni per l'accessibilità restino sempre libere da ingombri, senza essere utilizzate come superfici di appoggio o deposito, ed è opportuno prevedere un programma di controllo periodico dello stato di conservazione di maniglioni, pavimentazioni, porte, segnaletica e dispositivi di emergenza, in modo che eventuali guasti o condizioni che ne compromettano l'accessibilità possano essere segnalati e risolti con tempestività.

Città di Novi Ligure

SCHEDA 11_SPAZI CALMI OUTDOOR PER LE NEURODIVERGENZE NEL VERDE PUBBLICO

INDICAZIONI PROGETTUALI

Spazi calmi

Il presente documento costituisce un indirizzo di carattere metodologico e progettuale, allegato al PEBA, per l'inserimento di "spazi calmi" all'interno del verde pubblico.

Obiettivo è offrire a persone neurodivergenti — con disturbo dello spettro autistico, ADHD, ipersensibilità sensoriale o altre condizioni — un'alternativa di sosta all'interno di parchi e giardini, in coerenza con i principi di accessibilità universale e progettazione inclusiva.

Gli **spazi calmi** sono ambienti o aree appositamente individuati per consentire alle persone che ne hanno necessità di allontanarsi temporaneamente da situazioni caratterizzate da rumore, affollamento, stimoli visivi o altre condizioni di sovraccarico sensoriale, recuperando una condizione di tranquillità e sicurezza.

Devono essere collocati in posizioni facilmente raggiungibili e riconoscibili, ma preferibilmente lontane dalle principali fonti di rumore e di affollamento. L'ambiente dovrebbe essere semplice, ordinato e caratterizzato da un numero limitato di stimoli.

Principi progettuali

- **Riduzione e controllo dello stimolo sensoriale.**
  Il progetto limita rumore, riverbero, luce riflessa e sovrapposizione di stimoli visivi, privilegiando ambienti sensorialmente coerenti e non sovraccarichi.

- **Prevedibilità e leggibilità spaziale.**
  Percorsi, soglie e destinazioni d'uso sono riconoscibili senza ambiguità, per ridurre l'ansia anticipatoria e favorire l'orientamento autonomo.

- **Possibilità di scelta e controllo.**
  L'utente può regolare il proprio grado di esposizione (luce, contatto sociale, distanza dal flusso principale) scegliendo tra più gradi di raccoglimento.

- **Gradualità tra spazio attivo e spazio calmo.**
  Il passaggio dalle aree di gioco o socialità alla zona calma avviene per gradi, mai per contrasto brusco.

- **Non stigmatizzazione.**
  Lo spazio calmo è integrato nel disegno complessivo del parco e fruibile da chiunque cerchi raccoglimento, senza connotarsi come area “speciale” o separata.

Criteri progettuali

Localizzazione e percorsi

— Collocazione arretrata rispetto ai flussi principali e alle fonti di rumore (strade, aree giochi attive, punti di aggregazione).

— Accesso tramite percorso unico, continuo e privo di gradini, con pavimentazione antisdrucciolo e priva di elementi che generino vibrazione o rumore al calpestio (es. ghiaia sciolta).

— Ingresso e uscita chiaramente distinguibili, per evitare l'effetto “labirinto”.

— Possibilità di garantire privacy, senza tuttavia creare situazioni di isolamento non controllabile

Vegetazione

— Specie arboree e arbustive con funzione di schermatura acustica e visiva verso l'esterno del parco.

— Esclusione di specie allergeniche, spinose o tossiche; attenzione a profumi intensi.

Arredo e materiali

— Arredi semplici, sicuri e facilmente fruibili

— Sedute singole e in piccoli gruppi, orientabili, che consentano di scegliere l'angolo visuale e la distanza dagli altri.

— Materiali naturali (legno, pietra) con finiture opache, tattilmente gradevoli e a bassa conducibilità termica.

— Superfici prive di riflessi abbaglianti; colori e finiture neutri e poco contrastati, evitando un'eccessiva stimolazione visiva

Illuminazione e comfort acustico

— Illuminazione soffusa, indiretta, regolabile e non abbagliante, evitando, ove possibile, luci intermittenti o particolarmente intense (temperatura colore calda 2700–3000K)

— Riduzione degli stimoli acustici, attraverso materiali fonoassorbenti e isolamento dalle principali fonti di rumore

Segnaletica e informazione

— Segnaletica chiara e facilmente comprensibile, eventualmente integrata con simboli e pittogrammi

— Mappa tattile/visiva all'ingresso del parco che indichi la posizione dello spazio calmo.



Mappa con indicazione dei possibili spazi calmi da inserire lungo Corso Romualdo Marenco



Render spazio calmo vicino Piazza XX settembre



Render spazio calmo lungo Corso Romualdo Marenco

