PEBA NOVI CITTÀ RAGGIUNGIBILE

PEBA

PROGETTO DI PIANO

FASE 3

Norme tecniche di attuazione del PEBA

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, settembre 2026

Sommario

PREMESSA 4
PARTE I – Principi e natura delle norme 5
ART. 1 Natura e finalità delle Norme di attuazione 5
ART. 2 Ambito di applicazione 5
ART. 3 Principi della progettazione universale 6
ART. 4 Principi di continuità e non regressione 6
ART. 5 Obiettivo, prestazione e soluzione progettuale 6
ART. 6 Valutazione della prestazione complessiva 7
PARTE II – Metodo di progettazione degli interventi 8
ART. 7 Conoscenza del contesto 8
ART. 8 Individuazione delle criticità e degli utenti 8
ART. 9 Definizione dell'obiettivo 8
ART. 10 Valutazione delle alternative 9
ART. 11 Utilizzo dei parametri tecnici 9
PARTE III – Criteri per gli spazi urbani 10
ART. 12 Rete pedonale e accessi 10
ART. 13 Marciapiedi e superfici pedonali 10
ART. 14 Dislivelli, raccordi e passi carrai 10
ART. 15 Attraversamenti ed intersezioni 10
ART. 16 Sosta e parcheggi 11
ART. 17 Trasporto pubblico 11
ART. 18 Pavimentazioni e materiali 11
ART. 19 Arredo urbano e ostacoli 11
ART. 20 Illuminazione 12
ART. 21 Segnaletica ed orientamento 12
ART. 22 Parchi, giardini ed aree gioco 12
ART. 23 Piazze e spazi di aggregazione 12
PARTE IV – Criteri per edifici e servizi 13
ART. 24 Accessi agli edifici 13
ART. 25 Percorsi e distribuzione interna 13
ART. 26 Servizi e spazi di relazione 13
ART. 27 Collegamenti verticali 13
ART. 28 Orientamento e comunicazione 13
ART. 29 Edifici storici e vincolati 14

ART. 30 Cambi di destinazione d'uso 14
PARTE V – Rapporto tra spazio pubblico e proprietà private 15
ART. 31 Aree private prospicienti lo spazio pubblico 15
ART. 32 Spazi privati di uso pubblico 15
ART. 33 Attività aperte al pubblico 15
ART. 34 Dehors ed occupazioni di suolo pubblico 15
ART. 35 Interventi privati con effetti sulla rete accessibile 15
PARTE VI – Trasformazioni temporanee e manutenzione 16
ART. 36 Cantieri e modifiche temporanee 16
ART. 37 Manomissioni e ripristini 16
ART. 38 Manutenzioni ordinarie e straordinarie 16
PARTE VII – Attuazione amministrativa 17
ART. 39 Opere pubbliche 17
ART. 40 Documentazione di progetto Interventi privati 17
ART. 41 Coordinamento tra uffici e soggetti gestori 17
ART. 42 Formazione e partecipazione 17
ART. 43 Coordinamento con PRG e Regolamento Edilizio 18
ALLEGATI 19
ALLEGATO A - Matrice metodologica di valutazione 19
ALLEGATO B - Scheda di verifica dell'accessibilità dei progetti 19
ALLEGATO C - Rapporto con l'allegato "BUONE PRATICHE" 20
ALLEGATO D – Richiamo artt. NTA e REC 20

PREMESSA

Le presenti Norme costituiscono indirizzo metodologico e prestazionale per l'attuazione del PEBA. Esse si applicano nel rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari vigenti, delle Norme di Attuazione del PRG, del Regolamento Edilizio e degli ulteriori strumenti comunali vigenti. Ove la materia sia già disciplinata da tali strumenti, le presenti Norme non ne riproducono il contenuto prescrittivo, ma definiscono criteri di coordinamento e di valutazione dell'accessibilità. Le soluzioni progettuali devono perseguire gli obiettivi del PEBA attraverso la soluzione più appropriata al contesto, fermo restando il rispetto dei requisiti cogenti applicabili."

Il presente testo è stato impostato in coerenza con l'impostazione programmatica del PEBA di Novi Ligure: le disposizioni sono formulate prevalentemente come indirizzi e criteri prestazionali, evitando di trasformare il Piano in un repertorio rigido di prescrizioni dimensionali.
L'obiettivo è mantenere la capacità del progetto di adattarsi alle caratteristiche specifiche dei luoghi, alle esigenze degli utenti, ai vincoli presenti e alle opportunità di trasformazione.
Il documento è pertanto concepito come documento di raccordo tra la strategia del PEBA, la progettazione degli interventi, il Regolamento Edilizio, le NTA del PRG, la manutenzione del patrimonio e l'Allegato al PEBA denominato "Buone Pratiche".

PARTE I – Principi e natura delle norme

ART. 1 Natura e finalità delle Norme di attuazione

1. Le presenti Norme costituiscono parte integrante del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Novi Ligure e definiscono i criteri metodologici e prestazionali per la sua attuazione.
2. Le Norme sono finalizzate a orientare la progettazione, la realizzazione, la manutenzione e la trasformazione degli spazi urbani, degli edifici, delle infrastrutture e dei servizi verso condizioni di maggiore accessibilità, autonomia, sicurezza, usabilità e inclusione.
3. Le presenti Norme non costituiscono un repertorio di soluzioni tecniche obbligatorie e non sostituiscono le disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia di accessibilità.
4. I criteri contenuti nel presente fascicolo costituiscono riferimento per l'individuazione della soluzione progettuale più appropriata in relazione alle caratteristiche del luogo, alla funzione svolta, alle esigenze degli utenti, alle condizioni esistenti e agli eventuali vincoli presenti.
5. Le soluzioni illustrate nell'Allegato "Buone Pratiche" costituiscono esempi di possibili applicazioni dei principi del PEBA e possono essere adattate, integrate o sostituite con soluzioni differenti, qualora queste perseguano in modo adeguato gli obiettivi del Piano.

ART. 2 Ambito di applicazione

1. Gli indirizzi del presente fascicolo costituiscono riferimento pertinente per gli interventi pubblici e privati che incidono sull'accessibilità degli spazi urbani, degli edifici, dei servizi e dei percorsi.
2. In particolare, essi sono riferiti a:
   - nuova costruzione e trasformazione edilizia;
   - riqualificazione e manutenzione degli spazi pubblici;
   - opere di urbanizzazione e infrastrutturazione;
   - edifici e spazi pubblici o aperti al pubblico;
   - spazi privati di uso pubblico;
   - interventi sulle aree private direttamente connesse allo spazio pubblico;
   - occupazioni temporanee e cantieri;
   - interventi sulle reti e ripristini del suolo pubblico;
   - programmi di manutenzione e gestione del patrimonio comunale.

3. Le presenti Norme si applicano, nel rispetto della normativa sovraordinata e degli strumenti urbanistici e regolamentari comunali vigenti, agli interventi per i quali l'accessibilità costituisce profilo pertinente.

ART. 3 Principi della progettazione universale

1. L'attuazione del PEBA assume come riferimento il principio della progettazione universale, intesa come approccio orientato a rendere gli ambienti utilizzabili dal maggior numero possibile di persone, senza necessità di adattamenti separati o soluzioni segreganti.
2. La progettazione deve considerare la pluralità delle condizioni motorie, sensoriali, cognitive e comunicative degli utenti.
3. Accessibilità, sicurezza, orientamento, comfort, leggibilità e qualità architettonica devono essere valutati come componenti integrate della soluzione progettuale.

ART. 4 Principi di continuità e non regressione

1. L'accessibilità deve essere valutata come caratteristica di un sistema continuo e non come proprietà isolata del singolo elemento.
2. Ogni intervento deve evitare di introdurre nuove barriere o di compromettere condizioni di accessibilità già presenti.
3. Quando un intervento interessa un elemento della rete accessibile, deve essere valutata la possibilità di conseguire un miglioramento delle condizioni esistenti, compatibilmente con la natura e la portata dell'intervento.

ART. 5 Obiettivo, prestazione e soluzione progettuale

1. Il metodo di attuazione del PEBA si fonda sulla distinzione tra obiettivo di accessibilità, prestazione da garantire e soluzione tecnica.
2. Il progetto deve partire dall'individuazione della criticità e dell'obiettivo da conseguire, valutando successivamente le alternative tecniche e spaziali disponibili.
3. Nessuna soluzione illustrata nel PEBA deve essere intesa come applicabile indistintamente a tutti i contesti.
4. La scelta progettuale deve essere motivata in relazione al contesto, alle esigenze degli utenti, alle condizioni esistenti, alla sicurezza, alla manutenzione, alla durabilità, ai vincoli e alla qualità urbana.

ART. 6 Valutazione della prestazione complessiva

1. La qualità dell'intervento deve essere verificata considerando congiuntamente persona, spazio, funzione, percorso, informazione, sicurezza e contesto.
2. La verifica non deve limitarsi alla conformità geometrica del singolo elemento, ma deve considerare la capacità dell'intero sistema di consentire una fruizione il più possibile autonoma, sicura, comprensibile e inclusiva.
3. La valutazione dovrà inoltre tenere conto dell'evoluzione delle tecnologie e delle soluzioni disponibili, privilegiando, ove compatibili con il contesto e con i requisiti normativi, sistemi e modalità di intervento aggiornati e capaci di rispondere alle più recenti esigenze di accessibilità e orientamento.

PARTE II – Metodo di progettazione degli interventi

ART. 7 Conoscenza del contesto

1. Ogni intervento significativo deve essere preceduto da una lettura delle condizioni esistenti e delle relazioni con il contesto.
2. L'analisi deve considerare, in funzione della scala dell'intervento:
   - caratteristiche fisiche e morfologiche;
   - funzioni insediate e destinazioni d'uso;
   - flussi pedonali e veicolari;
   - servizi e principali destinazioni;
   - rete dei percorsi accessibili e relative discontinuità;
   - presenza di utenti con esigenze differenziate;
   - vincoli storico-architettonici e paesaggistici;
   - condizioni di manutenzione;
   - interventi programmati o interferenti.

ART. 8 Individuazione delle criticità e degli utenti

1. La criticità deve essere descritta in termini di ostacolo alla fruizione e non esclusivamente come difformità dimensionale.
2. La valutazione deve considerare, ove pertinente, le esigenze di persone con ridotta mobilità, persone cieche o ipovedenti, persone con disabilità uditive, persone con difficoltà cognitive o di orientamento, anziani, bambini e persone temporaneamente limitate nella mobilità, al fine di assicurare il rispetto del principio di accessibilità universale.

ART. 9 Definizione dell'obiettivo

1. Per ogni intervento deve essere individuato l'obiettivo di accessibilità perseguito.
2. Gli obiettivi possono riguardare, tra gli altri:
   - continuità del percorso;
   - autonomia di movimento;
   - sicurezza;
   - orientamento;
   - riconoscibilità;
   - accesso ai servizi;

- comfort;
- comprensibilità delle informazioni;
- riduzione delle interferenze;
- integrazione e inclusione.

ART. 10 Valutazione delle alternative

1. Quando esistono più soluzioni tecnicamente praticabili, il progetto deve considerare le alternative rilevanti prima di individuare quella da adottare.
2. La scelta deve tenere conto non solo dell'efficacia immediata, ma anche di manutenzione, durabilità, costi, impatto sul contesto, reversibilità e possibilità di integrazione con futuri interventi.

ART. 11 Utilizzo dei parametri tecnici

1. Dimensioni, pendenze, dislivelli, larghezze, spazi di manovra e altri parametri costituiscono strumenti di verifica della qualità della soluzione e devono essere interpretati nel quadro complessivo dell'intervento.
2. I valori prescritti dalla normativa vigente devono essere rispettati. Per gli ulteriori criteri del PEBA, il parametro quantitativo non deve essere assunto isolatamente quando la soluzione dipenda dalle caratteristiche del contesto.
3. Ove il raggiungimento di un parametro non sia tecnicamente praticabile nell'esistente, il progetto deve esplicitare il problema e valutare soluzioni alternative idonee a perseguire la migliore prestazione complessivamente conseguibile.
4. I suddetti parametri non sostituiscono né integrano i parametri cogenti derivanti da legge/REC/PRG, mentre sono da assumere quali criteri prestazionali ulteriori del PEBA.

PARTE III – Criteri per gli spazi urbani

ART. 12 Rete pedonale e accessi

1. Gli interventi devono perseguire la continuità, leggibilità e sicurezza della rete pedonale.
2. La progettazione deve considerare il percorso nella sua interezza, includendo marciapiedi, attraversamenti, raccordi, accessi, fermate del trasporto pubblico e collegamenti con i servizi.
3. La soluzione deve evitare che un intervento puntuale produca una nuova discontinuità nel sistema.

ART. 13 Marciapiedi e superfici pedonali

1. I marciapiedi devono offrire una superficie stabile, regolare, sicura e facilmente mantenibile.
2. La larghezza utile, le pendenze e la presenza di ostacoli devono essere valutate in relazione alla funzione del percorso, ai flussi e alla possibilità di incontro e scambio.
3. Gli elementi non indispensabili al transito devono essere collocati preferibilmente in fasce laterali riconoscibili, evitando interferenze con il percorso principale.
4. Si rimanda per quanto già definito agli artt. 85-86* del Regolamento Edilizio Comunale ed a quanto indicato nel catalogo definito “Buone Pratiche” del PEBA.

ART. 14 Dislivelli, raccordi e passi carrai

1. I dislivelli devono essere risolti privilegiando la continuità del percorso pedonale.
2. La progettazione dei passi carrai deve evitare che il raccordo veicolare determini una perdita di continuità o di qualità del percorso pedonale.
3. Le differenze di quota devono essere risolte, ove possibile, all’interno delle aree di pertinenza private.
4. Si rimanda per quanto già definito agli artt. 85-86* del Regolamento Edilizio Comunale ed agli artt.63-70* delle NTA, oltre a quanto indicato nel catalogo definito “Buone Pratiche” del PEBA.

ART. 15 Attraversamenti ed intersezioni

1. Gli attraversamenti devono essere concepiti come parte integrante del percorso accessibile.
2. Devono essere valutati visibilità, riconoscibilità, continuità altimetrica, sicurezza e possibilità di orientamento.
3. Nei contesti in cui sia necessario facilitare l’orientamento di persone cieche o ipovedenti, devono essere valutate soluzioni tattili, acustiche o altri facilitatori appropriati.

ART. 16 Sosta e parcheggi

1. La localizzazione degli stalli riservati alle persone con disabilità o fragilità deve essere valutata in relazione alla rete dei percorsi accessibili e alle destinazioni servite.
2. Gli spazi necessari alla salita e discesa devono essere mantenuti liberi da ostacoli.
3. La verifica deve considerare anche la sicurezza del collegamento tra stallo e destinazione.
4. Si rimanda per quanto già definito all'art. 83* del Regolamento Edilizio Comunale ed all'art.63* delle NTA, oltre a quanto indicato nel catalogo definito "Buone Pratiche" del PEBA.

ART. 17 Trasporto pubblico

1. Le fermate costituiscono nodi della rete accessibile e devono essere progettate in relazione al percorso pedonale di accesso, il più possibile piano, evitando una sua eccessiva granulosità, allo scopo di differenziare meglio il percorso tattile dall'intorno. Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione delle giunzioni tra gli elementi e dei raccordi con la pavimentazione circostante.
2. Devono essere valutati accesso, attesa, informazioni, riconoscibilità, posizione degli arredi e relazione con il mezzo di trasporto.
3. Nei principali nodi deve essere valutata l'integrazione di sistemi informativi accessibili.

ART. 18 Pavimentazioni e materiali

1. La scelta dei materiali deve considerare stabilità, regolarità, sicurezza, durabilità, manutenzione e compatibilità con il contesto, .
2. Nei contesti storici deve essere ricercato un equilibrio tra conservazione dei caratteri del luogo e miglioramento della fruibilità.
3. Gli elementi tattili devono essere progettati come parte di un sistema di orientamento e non come applicazioni isolate.
4. Si rimanda all'art. 43 per il coordinamento con i Piani comunali di Settore.

ART. 19 Arredo urbano e ostacoli

1. Arredi, impianti, segnaletica, contenitori e altri elementi devono essere collocati evitando interferenze con i percorsi, assicurando funzionalità ed integrazione spaziale.
2. La posizione degli elementi dovrebbe essere coerente e riconoscibile, contribuendo alla leggibilità dello spazio.
3. Devono essere valutati anche gli ostacoli percettivi e gli elementi sospesi o aggettanti.
4. Si rimanda all'art. 43 per il coordinamento con i Piani comunali di Settore.

ART. 20 Illuminazione

1. L'illuminazione deve contribuire alla sicurezza, alla leggibilità e all'orientamento.
2. Devono essere considerate condizioni di abbagliamento, contrasto e riconoscibilità degli ostacoli.
3. Gli interventi sugli impianti devono essere coordinati con i percorsi e con gli elementi di orientamento e di arredo urbano.

ART. 21 Segnaletica ed orientamento

1. La segnaletica deve essere coerente, leggibile, riconoscibile e collocata in posizione fruibile.
2. Devono essere valorizzate le guide naturali e, ove necessario, integrate con sistemi artificiali.
3. Mappe, informazioni visive, tattili e acustiche devono essere valutate in relazione alle caratteristiche dello spazio e ai servizi presenti.

ART. 22 Parchi, giardini ed aree gioco

1. Gli spazi verdi devono essere progettati secondo criteri di accessibilità e inclusione, compatibilmente con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche.
2. I principali percorsi devono essere riconoscibili, sicuri e mantenibili.
3. Le aree gioco devono favorire l'integrazione delle diverse abilità evitando, ove possibile, la segregazione delle attrezzature accessibili.

ART. 23 Piazze e spazi di aggregazione

1. Le piazze e gli spazi di aggregazione devono essere valutati come luoghi di permanenza, orientamento e relazione oltre che di attraversamento.
2. La progettazione deve considerare sedute, ombra, illuminazione, informazioni, superfici, percorsi e possibilità di sosta per utenti con esigenze differenti, così da assicurare condizioni di comfort e protezione dagli effetti delle temperature elevate e delle condizioni climatiche avverse. La localizzazione deve essere, per quanto possibile, integrata nella rete dei percorsi pedonali.

PARTE IV – Criteri per edifici e servizi

ART. 24 Accessi agli edifici

1. L'accesso deve essere riconoscibile, raggiungibile e coerente con il percorso pubblico o pertinenziale.
2. Gli interventi devono evitare soluzioni che rendano l'accesso delle persone fragili, con ridotta capacità motoria e/o con disabilità, separato o meno dignitoso rispetto all'accesso ordinario, salvo condizioni tecniche o storico-architettoniche documentate.
3. Si rimanda per quanto già definito all'art.125* del Regolamento Edilizio Comunale, oltre a quanto indicato nel catalogo definito "Buone Pratiche" del PEBA.

ART. 25 Percorsi e distribuzione interna

1. I percorsi interni devono essere valutati in relazione alla continuità, alla leggibilità e alla possibilità di raggiungere gli spazi destinati all'utenza.
2. La progettazione deve considerare anche orientamento, illuminazione, informazioni e riconoscibilità delle destinazioni.

ART. 26 Servizi e spazi di relazione

1. Gli spazi destinati al pubblico devono essere organizzati in modo da consentire un uso il più possibile autonomo.
2. Gli interventi devono valutare la fruibilità di sportelli, servizi igienici, sale, aree di attesa e altri spazi in relazione alla funzione dell'edificio.

ART. 27 Collegamenti verticali

1. Negli interventi sugli edifici deve essere valutata la continuità verticale del percorso accessibile.
2. Ascensori, piattaforme e altri dispositivi devono essere integrati nella soluzione architettonica e non costituire, per quanto possibile, ostacoli o elementi estranei al sistema distributivo.

ART. 28 Orientamento e comunicazione

1. L'accessibilità comprende la possibilità di comprendere lo spazio e le informazioni necessarie al suo utilizzo.

2. Nei principali edifici pubblici e aperti al pubblico devono essere valutati sistemi di orientamento e informazione coerenti con le diverse esigenze sensoriali e cognitive.

ART. 29 Edifici storici e vincolati

1. Negli edifici di interesse storico, architettonico o sottoposti a tutela, l'accessibilità deve essere perseguita attraverso un confronto tra esigenze di fruizione e valori da conservare.
2. Le soluzioni devono essere preferibilmente reversibili, compatibili e integrate nel carattere dell'edificio, ricorrendo a soluzioni alternative quando quelle ordinarie risultino incompatibili con i valori tutelati.

ART. 30 Cambi di destinazione d'uso

1. I cambi di destinazione d'uso devono essere accompagnati dalla valutazione dell'accessibilità richiesta dalla nuova funzione.
2. La verifica deve considerare anche la relazione dell'edificio con il percorso pubblico e con le destinazioni circostanti.
3. Si rimanda per quanto già definito all'art.125* del Regolamento Edilizio Comunale, oltre a quanto indicato nel catalogo definito "Buone Pratiche" del PEBA.

PARTE V – Rapporto tra spazio pubblico e proprietà private

ART. 31 Aree private prospicienti lo spazio pubblico

1. Le sistemazioni private che incidono sul percorso pubblico devono essere progettate evitando discontinuità, restringimenti o ostacoli.
2. Gli interventi sulle soglie, sugli accessi e sulle aree di pertinenza devono essere valutati in rapporto alla continuità dello spazio pubblico.

ART. 32 Spazi privati di uso pubblico

1. Portici, gallerie, cortili, piazze e percorsi privati aperti all'uso pubblico devono garantire condizioni di accessibilità coerenti con il sistema pubblico nel quale si inseriscono.
2. I proprietari e gestori dovrebbero concorrere al mantenimento delle condizioni di fruibilità degli spazi.

ART. 33 Attività aperte al pubblico

1. Le attività commerciali, terziarie, artigianali e di servizio devono essere valutate anche in relazione all'accesso e alla fruibilità da parte dell'utenza ampliata.
2. Gli interventi devono privilegiare l'integrazione dell'accessibilità nell'assetto ordinario dell'attività, evitando ove possibili soluzioni provvisorie o segreganti.

ART. 34 Dehors ed occupazioni di suolo pubblico

1. Le occupazioni devono essere organizzate in modo da mantenere riconoscibile e fruibile il percorso pedonale.
2. La valutazione deve considerare non soltanto la superficie occupata, ma l'effetto complessivo su orientamento, passaggio, visibilità, sicurezza e accesso alle attività.

ART. 35 Interventi privati con effetti sulla rete accessibile

1. Gli interventi privati che incidono sulla relazione tra edificio e spazio pubblico dovrebbero essere accompagnati da una verifica dell'impatto sull'accessibilità.
2. La verifica dovrebbe considerare continuità del percorso, accessi, dislivelli, arredi, interferenze e possibilità di miglioramento delle condizioni esistenti.

PARTE VI – Trasformazioni temporanee e manutenzione

ART. 36 Cantieri e modifiche temporanee

1. I cantieri devono evitare, per quanto possibile, l'interruzione dei percorsi accessibili.
2. Quando l'interruzione è inevitabile, deve essere individuato un percorso alternativo che persegua condizioni comparabili di sicurezza, continuità, riconoscibilità e fruibilità.
3. La segnalazione delle modifiche deve essere comprensibile e adeguata alle diverse esigenze degli utenti.
4. Si rimanda per quanto già definito agli artt.64-66 del Regolamento Edilizio Comunale.

ART. 37 Manomissioni e ripristini

1. Gli interventi sulle reti devono considerare la presenza della rete accessibile, dei percorsi tattili e degli elementi di orientamento.
2. Il ripristino dovrebbe garantire condizioni almeno equivalenti a quelle precedenti e, quando possibile, contribuire al miglioramento previsto dal PEBA.

ART. 38 Manutenzioni ordinarie e straordinarie

1. La manutenzione ordinaria e straordinaria costituisce una delle modalità principali di attuazione progressiva del PEBA, attuata mediante l'applicazione dei principi definiti in ogni intervento minuto di ripristino e/o riparazione e/o adattamento funzionale.
2. Ogni intervento manutentivo pertinente deve essere valutato anche sotto il profilo dell'accessibilità, evitando di ripristinare condizioni già riconosciute come critiche.
3. Gli interventi programmati devono essere coordinati, per quanto possibile, con le priorità del PEBA.
4. Si rimanda per quanto già definito all'art.105* del Regolamento Edilizio Comunale, oltre a quanto indicato nel catalogo definito "Buone Pratiche" del PEBA.

PARTE VII – Attuazione amministrativa

ART. 39 Opere pubbliche

1. I progetti di opere pubbliche che incidono sull'accessibilità devono essere verificati rispetto ai principi del PEBA nelle diverse fasi della progettazione.
2. Per gli interventi significativi dovrebbe essere predisposta una specifica sezione della documentazione progettuale dedicata all'accessibilità.
3. La documentazione dovrebbe evidenziare criticità, obiettivi, alternative considerate e soluzione scelta.
4. La verifica deve essere integrata nel normale processo di progettazione e non limitata alla fase finale, secondo le modalità definite dal DLGS 36/2026 e nel rispetto dei principi del PEBA.

ART. 40 Documentazione di progetto Interventi privati

1. Per gli interventi significativi, intesi come interventi volti alla trasformazione importante dell'immobile (fabbricati ed aree libere di relativa pertinenza), sia come modifica degli spazi fisici esistenti che della destinazione d'uso prevista (interventi per i quali è previsto il rilascio di un titolo edilizio abilitativo ovvero di ristrutturazione edilizia importante), dovrà essere predisposta una specifica sezione della documentazione progettuale dedicata all'accessibilità.
2. La documentazione dovrebbe evidenziare criticità, obiettivi, alternative considerate e soluzione scelta.
3. La verifica deve essere integrata nel normale processo di istruttoria dei procedimenti edilizi, secondo le modalità definite dai regolamenti interni di organizzazione e nel rispetto dei principi del PEBA.

ART. 41 Coordinamento tra uffici e soggetti gestori

1. L'attuazione del PEBA richiede il coordinamento tra gli uffici comunali competenti, i soggetti gestori dei servizi e delle reti e, ove pertinente, i soggetti privati.
2. Gli interventi programmati dovranno essere condivisi con la struttura tecnica titolare dell'attuazione del PEBA, quando possano interferire con la rete accessibile o con interventi previsti dal Piano.

ART. 42 Formazione e partecipazione

1. Il Comune promuove attività di sensibilizzazione e formazione rivolte ai soggetti coinvolti nella progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione.

2. Il confronto con le associazioni e con gli utenti deve costituire, ove pertinente, parte del processo di verifica e aggiornamento.

ART. 43 Coordinamento con PRG e Regolamento Edilizio

1. Le presenti Norme costituiscono riferimento per il progressivo coordinamento del PEBA con gli strumenti urbanistici e regolamentari comunali ed i piani di settore, quali, a titolo indicativo e non esaustivo, il Piano del Decoro e dell'Arredo Urbano ed il Piano del Colore.
2. Il coordinamento deve evitare duplicazioni e sovrapposizioni, distinguendo tra disciplina urbanistica, disciplina edilizia, indirizzi prestazionali del PEBA e repertorio delle buone pratiche.

ALLEGATI

ALLEGATO A - Matrice metodologica di valutazione

Dimensione	***Domanda di verifica***
Continuità	*Il percorso può essere seguito senza interruzioni o deviazioni non necessarie?*
Mobilità	*È possibile muoversi in autonomia nelle condizioni previste?*
Sicurezza	*Sono state ridotte le situazioni di rischio?*
Orientamento	*È possibile comprendere dove andare e come raggiungere la destinazione?*
Percezione	*Gli elementi rilevanti sono riconoscibili?*
Comfort	*L'uso dello spazio è agevole e sostenibile?*
Informazione	*Le informazioni necessarie sono disponibili e comprensibili?*
Equivalenza	*Gli utenti possono raggiungere la stessa destinazione senza percorsi impropriamente segregati?*
Inclusione	*La soluzione evita separazioni o trattamenti differenziati non necessari?*
Manutenibilità	*La prestazione può essere mantenuta nel tempo?*
Contesto	*La soluzione è compatibile con i caratteri del luogo?*
Durabilità	*Materiali e dispositivi mantengono nel tempo le prestazioni attese?*
Flessibilità	*La soluzione può adattarsi a future trasformazioni o esigenze?*

ALLEGATO B - Scheda di verifica dell'accessibilità dei progetti

1. Identificazione dell'intervento e del contesto
2. Funzioni servite e principali utenti
3. Criticità di accessibilità rilevate
4. Obiettivi di accessibilità perseguiti
5. Relazioni con la rete dei percorsi e con i servizi
6. Alternative progettuali considerate
7. Soluzione adottata e motivazioni
8. Verifica della continuità del percorso
9. Verifica di sicurezza, orientamento e informazione
10. Verifica della manutenibilità e durabilità
11. Eventuali vincoli o condizioni che hanno influenzato la soluzione
12. Eventuali prestazioni non conseguibili e relative soluzioni alternative

13. Riferimento alle Buone Pratiche utilizzate o adattate
14. Eventuali esigenze di monitoraggio successivo

ALLEGATO C - Rapporto con l'allegato "BUONE PRATICHE"

Le Norme di attuazione e l'Allegato "Buone Pratiche" svolgono funzioni complementari.

Le Norme definiscono principi, criteri e metodo di valutazione.

Le Buone Pratiche raccolgono schemi tipo e possibili soluzioni operative; l'abaco dei costi fornisce riferimenti economici indicativi.

Le soluzioni delle Buone Pratiche non devono essere applicate automaticamente, ma selezionate e adattate in relazione al contesto e alla prestazione da conseguire.

ALLEGATO D – Richiamo artt. NTA e REC

REGOLAMENTO EDILIZIO COMUNALE

Articolo 83 Aree per parcheggio

1. *L'art. 21 della L.R. 56/77 e s.m.i. standard urbanistici e servizi sociali ed attrezzature a livello comunale" prevede per:*
   - *aree per attrezzature e servizi in insediamenti residenziali: 2,50 mq. per abitante di aree per parcheggi pubblici;*
   - *aree per attrezzature al servizio degli insediamenti produttivi: una dotazione minima di aree per insediamenti di nuovo impianto per parcheggi, verde, attrezzature sportive, centri e servizi sociali, mense e attrezzature, nella misura del 20% della superficie territoriale riconoscibile nella misura del 10% della superficie fondiaria in caso di aree di riordino di edifici esistenti. Detta dotazione può essere assolta anche tramite aree interne agli insediamenti prodotti purchè vincolate ad uso pubblico o da assoggettare ad uso pubblico;*
   - *aree per attrezzature al servizio degli insediamenti direzionali – turistico ricettivi e commerciali al dettaglio :nei centri storici e nelle aree di ristrutturazione urbanistica 80% della superficie lorda di pavimento . In caso di nuovo impianto la dotazione minima è stabilita nella misura del 100% alla superficie lorda di pavimento. La dotazione minima di aree destinate a parcheggio pubblico è stabilita in misura non inferiore al 50% delle menzionate citazioni;*
   - *per le attività commerciali al dettaglio di cui all'art. 4 del DLgs. 114/1998, con superficie di vendita superiore a mq. 400 devono anche essere osservati gli standard relativi al fabbisogno di parcheggi pubblici stabiliti dagli indirizzi e dai criteri di cui all'articolo 3 della Legge Regionale sulla disciplina del commercio in Piemonte in attuazione del DLgs. 114/1998, applicando il maggiore tra quelli previsti; nel caso di interventi nei centri storici, la dotazione di parcheggi pubblici è stabilita nella misura dell'80 per cento degli standard previsti dai citati indirizzi e criteri, fatte salve ulteriori prescrizioni aggiuntive stabilite dai criteri stessi. I Comuni possono richiedere altre dotazioni di standard o di altre aree per attrezzature al servizio degli insediamenti non disciplinate dal presente comma e che sono da intendersi aggiuntive a quelle previste dallo stesso.*
2. *Le aree da destinare ai servizi pubblici, possono essere utilmente reperite in apposite strutture multipiano nonché nella struttura degli edifici e loro copertura, purchè dette strutture siano direttamente e autonomamente accessibili dallo spazio pubblico; le aree destinate a parcheggio pubblico possono inoltre essere reperite nel sottosuolo, purché nelle aree sovrastanti, qualora piantumate o destinate a piantumazione, non siano pregiudicate le funzioni vegetative.*
3. *Ai fini degli standard, sono computabili, oltre alle superfici delle quali è prevista l'acquisizione da parte della Pubblica Amministrazione, anche quelle private per le quali è previsto l'assoggettamento permanente ad uso pubblico disciplinato con convenzione.*

4. *Qualora l'acquisizione delle superfici non risulti possibile o non sia ritenuta opportuna dal Comune in relazione alla loro estensione, conformazione o localizzazione o in relazione ai programmi comunali di intervento e alle politiche della mobilità sostenibile, le convenzioni e gli atti di obbligo degli strumenti urbanistici esecutivi e dei permessi di costruire possono prevedere, in alternativa totale o parziale alla cessione, che i soggetti obbligati corrispondano al Comune una somma, commisurata all'utilità economica conseguita per effetto della mancata cessione e comunque non inferiore al costo dell'acquisizione di altre aree, da destinare all'acquisizione di aree per servizi pubblici o alla realizzazione dei servizi medesimi.*
5. *Ogni qualvolta l'intervento, riferito al patrimonio edilizio esistente, comporti ampliamenti, mutamenti di destinazioni d'uso o comunque aumento delle quantità stabilite dal P.R.G. ai sensi dei commi 1 e 2, le superfici eventualmente da dimettere o reperire a norma dei commi medesimi devono essere calcolate nella misura differenziale determinata dall'ampliamento, mutamento o aumento su indicati.*
6. *Il P.R.G. vigente norma le aree per parcheggio pubblico e privato all'art. 63, in particolare dispone le quantità aggiuntive di superfici destinate a parcheggi privati e ci si richiama pertanto a detto articolo.*
7. *Varie leggi sono intervenute sulla realizzazione dei parcheggi per motivi di pubblica utilità e ne hanno regolamentato l'uso da parte dei cittadini. Si distinguono 3 tipologie di parcheggi: i "parcheggi legge ponte", che prendono il nome dall'omonima Legge n. 765 del 1967; i "parcheggi legge Tognoli", così denominati poiché questa tipologia di parcheggio è regolata dalla Legge Tognoli n. 122 del 1989 ed i "parcheggi liberi", per i quali non è previsto alcun obbligo di legge.*
8. *Con riferimento ai "parcheggi Ponte", l'art. 18 della Legge 765/1967 prevedeva nella sua configurazione originale che nella costruzione di fabbricati e nelle are di pertinenza dovevano essere destinati degli spazi a parcheggio in un certo rapporto che originariamente era di 1 mq. ogni 20 m. di costruzione, per concessioni rilasciate da settembre 1967 al 6 aprile 1989, successivamente è stato modificato dalla Legge Tognoli nella misura di mq. 1 ogni 10 mq., per concessioni successive al 7 aprile 1989.*
9. *I **"parcheggi Tognoli",** sono quelli costruiti in edifici già esistenti, con le facilitazioni urbanistiche previste dall'art. 9 della Legge n. 122/1989, che sono legati a un particolare vincolo pertinenziale, vincoli che è ope legis ed indissolubile, con le singole unità abitative in condominio e non possono essere venduti separatamente da esse, come espressamente previsto nel comma 5 di detto articolo. Tale inderogabilità trova conferma nella **ratio** della norma che consiste nella necessità di decongestionare le vie cittadine dal traffico automobilistico, prevedendo un numero di posti auto in proporzione al numero delle abitazioni.*

   Si distinguono 3 differenti tipologie: quelli ricavati al piano terreno o nel sottosuolo dell'edificio, la cui realizzazione deve essere decisa dall'assemblea dei condomini con la maggioranza degli intervenuti ed almeno con 500 millesimi, ad ogni unità immobiliare del condominio deve corrispondere almeno un posto auto, non importa se di proprietà singola o comune; quelli realizzati grazie alle integrazioni alla Legge Tognoli portate dalla Legge n. 127/1997, possono essere costruiti anche solo da una parte dei condomini, in aree esterne al condominio stesso, e divengono pertinenziali ai loro appartamenti e in questo caso, non occorre l'assenso dell'assemblea condominiale, hanno comunque lo stesso vincolo di inalienabilità; infine, quelli edificati esternamente al condominio, sempre con le facilitazioni urbanistiche previste dall'art.9 della Legge 122/89, su aree comunali o nel loro sottosuolo, su iniziativa di privati o cooperative edili, aree attribuite dai comuni con un' apposita convenzione in diritto di superficie, della durata massima di novant'anni. I parcheggi Tognoli quindi, a fronte di un regime agevolativi sia sotto il profilo economico che del rilascio del provvedimento autorizzativi, prevedevano come contrappeso un regime sanzionatorio rigoroso con una nullità testuale. Pertanto, la circolazione di un parcheggio Tognoli separatamente dal bene principale, comportava sicuramente la nullità del negozio giuridico.

   ***Il "Decreto Semplifica – Italia",** Dl. N. 5 del 2012, convertito in Legge n. 35 del 2012 ha sciolto il vincolo di pertinenzialità disciplinato nell'atto di acquisto originario, pertanto è possibile alineare liberamente solo il posto auto o il box, a condizione che l'acquirente lo destini come pertinenza di un'altra unità immobiliare situata nello*

   stesso Comune.

   L'articolo 10 del Decreto Monti sulle semplificazioni, sostituendo il comma 5 dell'articolo 9 della Legge 24 marzo 1989 n. 122, ha consentito, dunque la libera cedibilità del posto auto indipendentemente dall'appartamento cui era attualmente collegato, inoltre, ha precisato che il vincolo di in vendibilità separata permane per i parcheggi realizzati nel sottosuolo comunale e acquistati in diritto di superficie per un massimo di 90 anni.

   *Il Decreto Legge n. 69 del 2013, cosiddetto "**Decreto del Fare**", convertito con la Legge 9 agosto 2013 n. 98, ha introdotto un'ulteriore novità, modificando la Legge Tognoli ed ampliamento l'ambito di applicazione della disposizione introdotta dal Decreto Semplifica – Italia.*

L'articolo 30, comma 2 del Decreto del Fare precisa che il trasferimento dei parcheggi pertinenziali costruiti ai sensi della Legge Tognoli può riguardare anche il solo vincolo pertinenziale, da una unità immobiliare a un'altra, sempre però all'interno della stessa città. E' pertanto possibile scindere la proprietà del parcheggio pertinenziale dal vincolo pertinenziale stesso.

Tale legge disciplina i casi di proprietari di unità immobiliari con relativo parcheggio pertinenziale che siano, al tempo stesso, anche proprietari di un'altra unità immobiliare ubicata sempre nello stesso Comune, i quali vogliano trasferire il vincolo pertinenziale da un'unità all'altra, con la conseguenza pratica che si potrà spostare il vincolo pertinenziale senza alienare il parcheggio, trattandosi dello stesso proprietario.

*Per quanto concerne, invece, **i parcheggi liberi** si fa riferimento ai parcheggi non imposti da normative ad hoc, che fanno parte di fabbricati edificati in esito a concessioni edilizie o licenze risalenti ad epoca antecedente al 1 settembre 1967, nonché quelli realizzati in edifici costruiti con licenza o concessione successiva al 1 settembre 1967, ma non ai sensi della Legge Tognoli e che sono in soprappiù rispetto ai limiti di un metro quadrato ogni venti metri cubi (fino al 6/04/1989) o dieci metri cubi (dopo questa data), sono in tutti i casi posti auto e box commerciabili o locabili senza alcuna restrizione.*

Si tratta di una categoria di parcheggi che si è venuta a creare durante la vigenza di alcuni decreti legge poi non convertiti, che hanno consentito, in una prima fase, la libera circolazione di parcheggi Tognoli realizzati in eccedenza rispetto agli standard urbanistici, fermo restando il vincolo di destinazione a parcheggio per 30 anni, nonché il pagamento al Comune degli oneri concessori, ed una seconda fase, invece, che ha previsto la libera circolazione di questi parcheggi a favore solo di alcune categorie di soggetti con residenza e dimora all'interno dello stesso Comune.

Prevale l'orientamento secondi cui detti parcheggi circolino liberamente e quindi siano scrivibili nella categoria dei parcheggi liberi.

ART. 85

Passaggi pedonali e marciapiedi

1. *Nel centro abitato, tutte le vie di nuova formazione e, per quanto possibile, quelle esistenti devono essere munite di marciapiede o comunque di passaggio pedonale pubblico, realizzati in conformità alle norme di legge sull'eliminazione delle barriere architettoniche (D.P.R. 503/1996).*
2. *L'esecuzione dei marciapiedi, sia a raso che rialzati, se effettuata dai proprietari delle unità immobiliari che li fronteggiano, deve essere realizzata con modalità, materiali, livellette ed allineamenti indicati di volta in volta dal comune.*
3. *I marciapiedi ed i passaggi pedonali di cui al primo comma, ancorchè realizzati su area privata, sono gravati di servitù di pubblico passaggio.*
4. *I marciapiedi di nuova costruzione devono essere realizzati con larghezza minima di 1,50 m, dislivello non superiore a 0,15 m e pendenza massima non superiore all'8%. I marciapiedi e i camminamenti devono essere perimetrati in asfalto o altro materiale adatto alla zona (come nel Centro Storico, o in aree di ristrutturazione urbanistica) e delimitati da cordone in pietra di sezione 30x25 cm, salvo diverse disposizioni dei competenti uffici comunali.*
5. *Eventuali dislivelli per interruzioni localizzate, dovuti a raccordi con il livello stradale o ad intersezioni con passi carrabili, devono essere superati con rampe di pendenza non superiore al 12% (D.M. 236/1989).*
6. *Qualora, per ragioni tecniche o di salvaguardia storico-architettonica, non sia possibile realizzare all'interno dei locali pubblici o privati aperti al pubblico, gli adeguamenti alle norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche degli ingressi, è consentita, previo parere degli uffici Sportello Unico Edilizia e Viabilità, la realizzazione di rampe esterne opportunamente raccordate e opportunamente segnalate e dotate di idonee protezioni o transenne di sicurezza. Dette installazioni non sono soggette al pagamento della tassa di occupazione di suolo pubblico.*
7. *Qualora, per situazioni ambientali o dipendenti dal traffico veicolare, possano risultare situazioni di pericolo, il comune dispone che i marciapiedi ed i passaggi pedonali siano protetti con barriere metalliche idonee allo scopo (D. Lgs. 285/1992).*
8. *E' consentita l'apposizione di messaggi pubblicitari sulle transenne parapedonali di cui al comma precedente, in conformità alle disposizioni del "Codice della Strada" (D. Lgs. 285/1992) e del suo regolamento di esecuzione e di attuazione (D.P.R. 455/1992) e del vigente regolamento per la tassazione dei messaggi pubblicitari.*

ART. 86

Passi carrai e uscite per autorimesse

1. *L'accesso dei veicoli alle aree di pertinenza delle costruzioni è consentito tramite passi carrabili, la cui realizzazione deve essere autorizzata dall'ente proprietario delle strade o degli spazi da cui si accede, nel rispetto delle disposizioni dettate dal Codice della strada (D. Lgs 285/1992) e dal suo regolamento di esecuzione e di attuazione (D.P.R. 495/1992).*
2. *Ove la costruzione fronteggi più spazi pubblici, l'accesso è consentito da quello a minor traffico.*
3. *L'accesso ad uno spazio privato tramite più passi carrabili può essere concesso quando sia giustificato da esigenze di viabilità interna ed esterna.*
4. *Nelle nuove costruzioni la larghezza del passo carrabile non deve essere inferiore a 4 m e superiore a 6,50 m (fatto salvo casi particolari, ad esempio per edifici industriali con destinazione a trasporti e logistica ovvero per deposito manufatti con trasporto eccezionale), la distanza da un altro passo carrabile non deve essere inferiore a 8 m e la distanza dal confine con proprietà private non deve essere inferiore a 1 m.*
5. *Nelle nuove costruzioni, la distanza minima tra i cancelli di accesso agli spazi di pertinenza e la carreggiata o tra quest'ultima e le livellette inclinate delle rampe di collegamento a spazi interrati o comunque situati a livello inferiore a quello di accesso, deve essere non inferiore a 4,50 m (art. 3 D. Lgs. 285/1992).*
6. *L'uscita dai passi carrabili verso il suolo pubblico deve essere sempre realizzata adottando tutti gli accorgimenti funzionali ad una buona visibilità, eventualmente anche con l'ausilio di specchi o telecamere opportunamente disposti a cura dei proprietari delle costruzioni.*
7. *Gli accessi carrabili esistenti che non rispondono ai requisiti di cui ai commi 4 e 5 sono mantenuti nella situazione di fatto; nel caso di interventi di trasformazione dei fabbricati, che implichino il rifacimento dei prospetti e/o delle recinzioni nei quali si aprono i passi carrabili, possono essere richiesti adeguamenti, anche parziali, alle norme regolamentari, compatibilmente con la reale fattibilità e commisurando il sacrificio che ne deriva al vantaggio ricavato in termini di sicurezza per la circolazione.*
8. *Sono fatte salve le possibilità di deroga di cui al comma 4 dell'articolo 46 del d.p.r. 495/1992, così come modificato dall'articolo 36, punto c, del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610.*

ART. 105

Pubblico decoro, manutenzione e sicurezza delle costruzioni e dei luoghi

1. *Le costruzioni, le singole parti delle stesse e le aree di pertinenza debbono essere mantenute efficienti, per quanto attiene alla sicurezza, all'estetica, al decoro, all'igiene.*
2. *E' obbligatoria la conservazione degli elementi architettonici aventi caratteristiche storico-artistiche, quali ad esempio mensole, fasce marcapiano, affreschi e decori riscontrabili anche con saggi stratigrafici, ferri battuti ed elementi lapidei, nonché interesse di testimonianza storica, quali fontane, esedre, lapidi, bassorilievi, edicole sacre, antiche targhe e simili secondo le disposizioni dei Piani del Colore e dell'Arredo Urbano.*
3. *Il proprietario ha l'obbligo di eseguire i lavori di manutenzione, di riparazione e di ripristino necessari alla conservazione degli elementi di cui al comma 2, nonché quelli di intonacatura e ritinteggiatura delle costruzioni deterioratesi, con particolare riguardo al recupero e/o riproposizione di affreschi e decori secondo le disposizioni dei Piani del Colore e dell'Arredo Urbano.*
4. *I prospetti architettonicamente unitari debbono essere tinteggiati in modo omogeneo; detta omogeneità va mantenuta anche se gli interventi di tinteggiatura avvengono in tempi diversi e riguardano proprietà diverse.*
5. *La scelta del colore della tinteggiatura di edifici non soggetti a specifico vincolo di tutela è sottoposta all'approvazione degli uffici comunali competenti presso i quali deve essere esibita e depositata specifica campionatura.*
6. *Le aree libere inedificate, a destinazione non agricola o di pertinenza delle costruzioni, devono essere convenientemente mantenute e recintate: è vietato procurarne o consentirne lo stato di abbandono ed è altresì vietato l'accumulo e l'abbruciamento di materiali o di rifiuti.*
7. *Ove le condizioni delle costruzioni e delle singole parti delle stesse o lo stato delle aree siano degradati tanto da arrecare pregiudizio all'ambiente o alla sicurezza ed alla salute delle persone, il comune ha facoltà di ingiungere, entro un termine prestabilito, al proprietario o al possessore dell'immobile l'esecuzione dei lavori necessari per rimuovere ogni inconveniente; in caso di inottemperanza, totale o parziale, l'Autorità comunale può disporre l'esecuzione d'ufficio a spese dell'inadempiente; tali spese devono essere rimborsate entro quindici giorni dalla richiesta; in difetto, salve restando eventuali disposizioni speciali di legge, esse sono riscosse coattivamente con la procedura di cui al R.D. 639/1910.*
8. *Ove le condizioni delle costruzioni e delle singole parti delle stesse o lo stato delle aree non rispondano ai requisiti in ordine all'estetica e al decoro cittadino previsti dai commi precedenti, l'Autorità comunale diffida il proprietario o il possessore affinché ponga in essere le attività necessarie all'eliminazione dell'inconveniente. Qualora i soggetti obbligati non si attivino per l'ottenimento dei provvedimenti*

amministrativi necessari all'esecuzione delle opere entro il termine di trenta giorni dalla diffida, l'Autorità Comunale ingiunge l'esecuzione dei suddetti lavori, attribuendo un termine entro il quale iniziarli e concluderli. In caso di inottemperanza, totale o parziale, l'Autorità comunale può disporre l'esecuzione d'ufficio a spese dell'inadempiente; tali spese devono essere rimborsate entro quindici giorni dalla richiesta; in difetto, salve restando eventuali disposizioni speciali di legge, esse sono riscosse coattivamente con la procedura di cui al R.D. 14 aprile 1910, n. 639.

9. *Al presente Regolamento è allegato il "Catalogo dei beni culturali architettonici" di cui alla legge regionale 14 marzo 1995, n.35.*

ART. 125

Strade, passaggi privati e rampe

1. *La costruzione di strade private è soggetta alle ordinarie procedure autorizzative e di controllo previste dall'ordinamento vigente.*
2. *Gli enti o i soggetti proprietari delle strade debbono provvedere:*
   a) *alla pavimentazione, se l'Amministrazione Comunale la ritiene necessaria;*
   b) *alla manutenzione e pulizia;*
   c) *all'apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta;*
   d) *all'efficienza del sedime e del manto stradale;*
   e) *alla realizzazione e manutenzione delle opere di raccolta e scarico delle acque meteoriche, fino alla loro immissione nei collettori comunali;*
   f) *all'illuminazione, nei casi di cui al comma 7.*
3. *Le strade private a servizio di residenze con più unità abitative devono avere larghezza minima di 5,00 m, raggio di curvatura, misurato nella mezzeria della carreggiata, non inferiore a 7,50 m. e, se cieche, devono terminare in uno spazio di manovra tale da consentire l'agevole inversione di marcia degli autoveicoli.*
4. *Le strade private a servizio di residenze con una sola unità abitativa devono avere larghezza minima di 3,50 m e raggio di curvatura, misurato nella mezzeria della carreggiata, non inferiore a 6,75 m.*
5. *Le strade private a servizio di insediamenti produttivi, (anche destinati alla trasformazione di prodotti agricoli) e commerciali devono avere larghezza minima di 4,00 m nel caso di un unico senso di marcia, e di 7,00 m nel caso di doppio senso di marcia, raggio di curvatura, misurato nella mezzeria della carreggiata, non inferiore a 10,00 m e, se cieche, devono terminare in uno spazio di manovra tale da consentire l'agevole inversione di marcia degli autoveicoli e dei veicoli da trasporto.*
6. *Le prescrizioni di cui ai commi 3, 4, 5 si applicano alle nuove costruzioni: nel caso di interventi di ristrutturazione o recupero o riordino, possono essere richiesti adeguamenti, anche parziali, alle norme regolamentari, compatibili con la reale fattibilità. E' fatta salva la possibilità di adottare dimensioni diverse da quelle prescritte ai commi precedenti, ove queste siano dettate dallo Strumento Urbanistico Generale e recepite nei S.U.E.*
7. *Le strade private di lunghezza superiore a 25,00 m, poste all'interno del centro abitato, debbono essere dotate di impianto di illuminazione in grado di fornire un illuminamento medio di almeno 4 lx (lux) sul piano stradale.*
8. *Ove occorra, le strade private sono aperte al transito dei veicoli di soccorso e di pubblica sicurezza.*
9. *Si definisce rampa la superficie inclinata carrabile o pedonale atta al superamento di dislivelli.*
10. *Le rampe carrabili per il transito dei veicoli all'interno o all'esterno degli edifici non devono avere pendenza superiore al 20% se rettilinee; negli altri casi la pendenza non può essere superiore al 15%.*
11. *La larghezza minima della carreggiata delle rampe è:*
    a) *3,00 m nei casi di rampa rettilinea a senso unico o a doppio senso di marcia alternato regolato da semaforo;*
    b) *5,00 m nel caso di rampa rettilinea a doppio senso di marcia permanente;*
    c) *3,50 m nei casi di rampa curvilinea a senso unico o a doppio senso di marcia alternato regolato da semaforo;*
    d) *6,50 m nel caso di rampa curvilinea a doppio senso di marcia permanente.*
12. *Nel caso di rampe carrabili con tracciato curvilineo, il raggio di curvatura, misurato alla mezzeria della carreggiata, deve essere non inferiore a:*
    a) *6,75 m nei casi di rampa a senso unico o a doppio senso di marcia alternato regolato da semaforo;*
    b) *8,25 m nel caso di rampa a doppio senso di marcia permanente.*
13. *Le rampe carrabili devono essere realizzate in materiale antisdrucciolevole, con apposite scanalature per il deflusso delle acque; almeno da un lato, deve essere prevista l'installazione di un corrimano all'altezza di*

0,90 m e la realizzazione di un percorso pedonale di servizio, a fianco della carreggiata, sistemato a gradoni, di larghezza non inferiore a 0,90 m.

14. *Le rampe esistenti sono mantenute nella situazione di fatto.*

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Art. 63 - Aree di parcheggio privato e pubblico

Fatta salva la distinta previsione dei parcheggi pubblici costituenti standard urbanistico a norma dell'art. 21 punto lett. d. della l. r. 56/77 e s.m.i. e la formazione in applicazione della disciplina attuativa degli interventi contenuta nelle presenti N. d. A., l'esecuzione di interventi edilizi di nuova costruzione, ampliamento e completamento a destinazione d'uso residenziale, terziaria e produttiva, ai sensi dell'art. 41 sexies della L. 1150/42, modificato dall'art. 2 della L. 122/89, salvo diversa prescrizione normativa degli articoli precedenti é subordinata alla disponibilità delle seguenti quantità aggiuntive di superfici destinate a parcheggi privati:

A. per uso residenziale	*mq. 1,00 di parcheggio ogni 10 mc. di volume (V)*
B. mq. 1,00 di parcheggio ogni mq. 3,33 di SUL	
C. mq. 1,00 di parcheggio ogni mq. 3,33 di SUL	

Inoltre per interventi di restauro, risanamento e di ristrutturazione edilizia per uso residenziale: mq. 1,00 di parcheggio ogni 50 mc. di volume (V)

Le superfici di cui al precedente comma vanno reperite all'interno delle aree di pertinenza delle costruzioni o all'esterno delle recinzioni in aree riservate a parcheggio dagli interventi e poste in fregio alla viabilità d'accesso e ad esse collegate direttamente o preferibilmente all'interno delle costruzioni o sotto il piano di campagna alle condizioni del precedente articolo.

Per interventi di restauro, risanamento e ristrutturazione edilizia ricadenti nel Centro Storico, o nelle aree di ristrutturazione, o nelle aree a capacità insediativa esaurita, ove l'avente titolo agli interventi non disponga delle aree con i requisiti anzidetti per la costituzione di parcheggi privati, le predette quantità, quali incrementi aggiuntivi e compensativi allo standard delle urbanizzazioni primarie, possono essere monetizzate, secondo modalità definite con deliberazione consiliare.

La superficie da destinare a parcheggio pubblico e privato potrà essere utilmente reperita in apposite attrezzature multipiano nonché nella struttura degli edifici e loro copertura e preferibilmente nel sottosuolo, purché non pregiudichi le aree sovrastanti, se piantumate o destinate a piantumazione, e ne preveda e realizzi la sistemazione secondo le destinazioni di piano.

Il verde su soletta e su edifici interrati deve disporre di un congruo strato di terra, non inferiore a 40 cm., per la realizzazione di manto erboso e di giardino, che deve essere elevato ad almeno cm. 60 nel caso di autorimesse interrate, pubbliche o private, che siano realizzate in area destinata a verde pubblico.

I parcheggi in superficie sia pubblici sia privati siano alberati nella misura minima di un albero di alto o medio fusto ogni 100 mq. Si raccomanda di mascherare i parcheggi, in particolare quelli più ampi, con siepi, pergole, muretti, abbassamenti del piano di campagna ecc.

Quando i posti auto in superficie sono superiori a 20 devono avere una pavimentazione non impermeabili.

Art. 70 - Allineamento di quota.

Il piano di campagna delle costruzioni, a sistemazione del terreno avvenuta, deve di norma essere a quota uguale o superiore al piano del sedime stradale e/o delle banchine pedonali, o ad essi raccordato con piani e pendenze non superiori al 7%.

Laddove non sussistano particolari condizionamenti dovuti alla pendenza del terreno, la superficie di calpestio del piano terreno degli edifici non potrà essere di norma a quota inferiore a quella del piano del sedime stradale e/o delle banchine pedonali, con la sola eccezione per l'eventuale piano a pilotis e per locali non abitabili.

Vincoli di allineamento di quota possono altresì essere fissati in sede di rilascio del titolo abilitativo relativo all'intervento