



COMUNE DI VADO LIGURE

PROVINCIA DI SAVONA

piazza S. Giovanni Battista, 5 - 17047 Vado Ligure



Professionisti estensori:

arch. Deborah Ballarò

arch. Giulia Ciamberlano

01.

relazione generale

INDICE GENERALE

1. PREMESSA

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

- Quadro normativo nazionale in materia di predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche
- Quadro normativo nazionale in materia di misure di superamento di barriere percettive per disabili sensoriali
- Quadro normativo locale

3. PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, DEFINIZIONI

- Definizioni generali di principi di progettazione e modalità di utilizzo degli spazi collettivi
- Categorie di disabilità
- Categorie di BB.AA.

4. CAMPO DI APPLICAZIONE, CARATTERI GENERALI E FINALITA'

5. METODOLOGIA E ARTICOLAZIONE DEL P.E.B.A

6. RELAZIONE GENERALE

7. INDIVIDUAZIONE DELLE MACROZONE

8. LE MACROZONE

9. CONCLUSIONI

ALLEGATI

ALLEGATO 1.

LE MACROAREE - CARTOGRAFIA E SCHEDE DI ANALISI

ALLEGATO 2.

SCHEMA GRAFICO DEGLI INTERVENTI

STIMA DEI COSTI

ALLEGATO 2.1

PARCHI GIOCO

SCHEMA GRAFICO DEGLI INTERVENTI

STIMA DEI COSTI

1. PREMESSA

Considerato che:

- la Legge n. 18/2009 del 03.03.2009 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" ha riconosciuto il diritto alla mobilità e alla piena fruizione degli spazi collettivi come condizione necessaria alle persone con disabilità per poter esercitare i propri diritti di partecipazione alla vita sociale;
- la Legge n. 41/1986 aveva già previsto l'introduzione dei P.E.B.A. nella programmazione delle amministrazioni locali interessate dalla materia, definendo obiettivi e finalità dei nuovi piani, nonché struttura e articolazione;

Il Comune di Vado Ligure intende mettere in atto tutte le attività propedeutiche alla predisposizione, adozione e attuazione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.), come strumento per una pianificazione e una programmazione coordinate degli interventi ritenuti indispensabili alla piena accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Con la redazione del P.E.B.A., ai sensi della Legge n. 41/1986 e s.m.i. e della L.R. 15/1989, si intende perseguire le seguenti finalità:

- predisposizione di una mappatura dell'esistente, per censire le principali barriere architettoniche esistenti in tutti gli edifici e gli spazi pubblici;
- predisposizione di un elenco degli **interventi ritenuti indispensabili** a conseguire l'obiettivo della piena accessibilità degli spazi pubblici, definendo criteri e livelli di priorità delle opere individuate come necessarie e predisponendo una stima economica delle stesse, ai fini del successivo inserimento nella programmazione dei lavori pubblici dell'Ente;
- misurazione del grado di accessibilità e fruibilità della città nelle situazioni ante e post piano (monitoraggio), ossia prima della predisposizione del piano e successivamente all'attuazione dello stesso, al fine di favorire una

migliore integrazione sociale e un più alto livello di qualità della vita a servizio di tutta la cittadinanza.

La redazione del piano pertanto si è sviluppata attraverso le fasi di seguito elencate.

- mappatura delle criticità, attraverso la raccolta di tutte le informazioni necessarie ad acquisire un quadro conoscitivo ed esaustivo in tema di accessibilità del territorio comunale.
- elaborazione dei dati raccolti nella fase della mappatura e giudizio di idoneità degli elementi analizzati in termini di accessibilità;
- catalogazione dei progetti comunali, in progetto, in corso di realizzazione e realizzati, in termini di inclusività ed accessibilità;
- individuazione degli obiettivi e definizione delle strategie e delle linee di intervento più idonee al raggiungimento delle finalità prefissate dal piano;
- realizzazione del piano, inteso come strumento programmatico d'intervento, sviluppato attorno a progetti prioritari e individuazione delle misure e delle azioni concrete;
- pubblicità divulgativa del piano.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

Quadro normativo nazionale in materia di predisposizione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - P.E.B.A.

I P.E.B.A. sono strumenti di pianificazione e programmazione introdotti nel nostro ordinamento giuridico dalla Legge Finanziaria n. 41/1986 che ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dall'entrata in vigore della legge stessa. Nella Legge Finanziaria n. 41/1986 la problematica del superamento delle BB.AA. viene affrontata, per la prima volta, secondo una logica diversa da quella dei primi provvedimenti in materia, attribuendo maggior attenzione e importanza alla prevenzione rispetto alla sanatoria. Questo ha portato ad un nuovo approccio alla progettazione più attento alle esigenze delle persone portatrici di handicap e alle loro limitazioni, capace di evitare "a monte" la formazione di ostacoli fisici o percettivi che possano limitare la mobilità dell'utenza. La Legge spinge per la costruzione di spazi privi di barriere, per evitare la realizzazione successiva di interventi, puntuali o generali, di sistemazione/riqualificazione dell'esistente, in cui procedere, gioco-forza, ad adeguamenti parziali, nei limiti dei vincoli strutturali e spaziali presenti e tra numerose difficoltà di tipo tecnico.

A tale scopo, il P.E.B.A. è stato concepito come uno strumento di programmazione generale e come "guida alla progettazione" contenente criteri generali di progettazione finalizzati alla limitazione dell'insorgere di BB.AA. e soluzioni spaziali specifiche in grado di creare ambienti interamente fruibili dalle persone con disabilità, o comunque accessibili in larga parte anche ai portatori di handicap.

Ciò che era ancora parzialmente escluso dall'ambito di applicazione della norma in oggetto sono gli interventi di ristrutturazione e di manutenzione straordinaria, il restauro e il risanamento conservativo. Nell'intento di affrontare ogni possibile aspetto dell'handicap è stata, pertanto, emanata la Legge n. 104/1992 del 05.02.1992 **"Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate"**, che, tra le

varie disposizioni, ha esteso l'ambito di applicazione agli interventi di ristrutturazione totale e parziale e di manutenzione straordinaria dell'esistente. Sempre all'interno di questa legge, all'art.24 comma 9, trova spazio il P.A.U. (Piano di Accessibilità Urbana) che chiarisce l'obbligo di accessibilità dei Comuni riguardante tutti gli spazi urbani e quindi strade, piazze, parchi, giardini, arredo urbano, parcheggi, trasporto pubblico, ecc.

Con il D.P.R. n. 503/1996, infine, è stato stabilito, in via definitiva, che la competenza per l'elaborazione dei P.E.B.A. di cui all'art. 32 della L. n. 41/1986, è in capo alle amministrazioni pubbliche.

Precedente alla Legge n. 104/1992, è da segnalare il D.M. LL.PP. n. 236/1989 denominato **"Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche"**, con il quale sono stati ri-definiti i requisiti di **accessibilità**, di **adattabilità** e di **visitabilità** degli spazi pubblici, poi ripresi dalle più recenti direttive comunitarie. Il quadro normativo nazionale ha infatti subito, di recente, ulteriori modifiche e integrazioni, in recepimento di convenzioni e protocolli internazionali, emanati dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, impegnata a sensibilizzare gli Stati membri sul tema della libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici, come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa dei portatori di handicap. Con l'adozione dei protocolli **"Regole standard delle Nazioni Unite per le pari opportunità delle persone con disabilità"** e **"Agenda 22"** sono stati introdotti programmi specifici in materia di politiche sulla disabilità e definiti appositi strumenti di pianificazione (D.P.P.), oltre a nuovi concetti nella progettazione, tra i quali quelli già anticipati di **"progettazione universale"** e **"accomodamento ragionevole"**, naturali evoluzioni delle novità introdotte nell'ordinamento italiano dalla Legge n.41/1986.

La **"progettazione universale"** o **"universal design"** indica la **progettazione (e realizzazione) di prodotti, ambienti e servizi che siano completamente e agevolmente utilizzabili da tutte le persone, comprese quelle con disabilità, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate, mentre per "accomodamento ragionevole" si intende la capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio ad essere facilmente e velocemente adattato all'uso (o meglio alla fruizione) di persone con disabilità.**

Le **"Regole standard"** hanno rappresentato soprattutto uno strumento decisivo

all'inclusione delle persone con disabilità in tutte le politiche che le riguardano e **hanno determinato il passaggio da una "prospettiva medica" della disabilità incentrata sulla malattia, sull'incapacità, la cura e l'assistenza, ad una "prospettiva sociale", basata, invece, sull'inserimento sociale e su strategie di parificazione delle opportunità.**

Le «Regole standard» inoltre, hanno iniziato ad influenzare i singoli governi ed hanno fatto crescere ulteriormente la consapevolezza della necessità di una Convenzione internazionale per la tutela dei diritti delle persone con disabilità, poi emanata il 13.12.2006 "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" e ratificata in Italia, con Legge n. 20/2009 del 03.03.2009.

Quadro normativo nazionale in materia di misure di superamento di barriere percettive per disabili sensoriali.

Nel quadro normativo nazionale le prescrizioni riguardanti la mobilità e l'autonomia delle persone con disabilità sensoriali (visive e/o uditive) sono comprese o inserite in direttive e regolamenti di carattere generale, che non si occupano specificatamente di disabilità.

Oltre alla fonte normativa originaria, costituita dal D.M. LL.PP. n. 236/1989 e dal "corpus" delle disposizioni successive, come richiamate nel precedente paragrafo, tra cui ha un ruolo di rilievo la Legge n. 104/1992, il tema delle BB.AA. percettive è trattato anche in norme disciplinanti altre materie, ma che lo investono, seppur in modo trasversale.

Con riferimento all'ambito della prevenzione degli effetti delle barriere percettive, la Legge n. 833/1978 di riordino del Sistema Sanitario Nazionale ha introdotto una nuova concezione del diritto alla salute delle persone con disabilità sensoriali, esteso alla completa accessibilità della persona alle funzioni, alle strutture, ai servizi e alle attività destinate al mantenimento e recupero della salute fisica e alla partecipazione alla vita sociale, senza distinzioni di condizioni individuali e sociali e secondo modalità che assicurano l'uguaglianza dei cittadini. Come già verificatosi in precedenza, anche con la Legge n. 833/1978, la normativa nazionale ha anticipato, in un certo senso, alcune delle più recenti interpretazioni date alla condizione di disabilità, che hanno portato alla definizione del principio di **"progettazione universale" o di "design for all"**, poi recepito nelle direttive internazionali.

L'estensione del diritto alla salute come diritto alla piena accessibilità e fruibilità da parte di tutte le persone di tutti i servizi e le strutture sociali indispensabili al mantenimento della salute (prevenzione primaria) e utili al raggiungimento del completo benessere psico-fisico e alla partecipazione dei cittadini (prevenzione secondaria), ha esteso il problema dell'adattamento a tutti gli ambienti pubblici (non solo le strutture ospedaliere, ma anche le palestre, i centri ricreativi, gli impianti sportivi, ecc.). La norma è stata successivamente integrata dai decreti legislativi n. 502/1992 e n. 229/1999 che non hanno modificato i principi di base della stessa, ma che hanno introdotto:

- il primo una nuova organizzazione del sistema sanitario e degli uffici decentrati (ASL);
- il secondo nuove condizioni per renderli raggiungibili, individuando i diversi livelli di responsabilità delle Regioni, delle nuove Aziende Sanitarie e degli enti locali.

Per ciò che attiene gli **spazi aperti naturali (parchi e giardini), gli spazi di aggregazione (piazze, aree pedonalizzate ecc.) e la rete infrastrutturale (strade e vie pubbliche)**, le norme di riferimento sono costituite dal D.L.vo n. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" e il D.P.R. n. 495/1992 Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada" che stabiliscono come i percorsi dedicati, i marciapiedi e gli attraversamenti pedonali debbano essere sempre accessibili anche alle persone su sedia a ruote mediante opportuni raccordi altimetrici e che a tutela dei non vedenti siano realizzati in prossimità degli attraversamenti stradali, percorsi guida o siano collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo luminosi o tattili, definendone caratteristiche funzionali e dimensionali.

L'ultimo testo di legge che, in ordine di tempo, si è occupato specificatamente di superamento di BB.AA. sensoriali è stato il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 di cui si riportano di seguito le disposizioni più significative.

- **Art. 1.2 lettera c): "Sono da considerare barriere architettoniche, e quindi da superare, la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi".** Questa norma riproduce letteralmente quanto già disposto dall'art. 2, c. a) e c) del D.M. del 14 giugno 1989 n. 236 (Ministero dei Lavori Pubblici). E' da sottolineare il termine "chiunque", posto in piena evidenza e in prima posizione, postula che l'utilizzabilità dei sistemi adottati per fornire le indicazioni necessarie non sia limitata ai soli soggetti con disabilità, situazione che si

avrebbe, in caso di installazione di sistemi di cosiddetta guida elettronica che, a parte la loro inefficacia, richiedono che l'utente sia provvisto di speciali apparecchi.

- **Art. 1.3:** "Le presenti norme si applicano agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorché di carattere temporaneo, o a quelli esistenti qualora sottoposti a ristrutturazione. Si applicano altresì agli edifici e spazi pubblici sottoposti a qualunque altro tipo di intervento edilizio suscettibile di limitare l'accessibilità e la visibilità, almeno per la parte oggetto dell'intervento stesso. Si applicano inoltre agli edifici e spazi pubblici in tutto o in parte soggetti a cambiamento di destinazione d'uso, nonché ai servizi speciali di pubblica utilità di cui al successivo titolo VI".

- **Art. 1.4:** "Agli edifici e spazi pubblici esistenti, anche se non soggetti a recupero o riorganizzazione funzionale, devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità sulla base delle norme contenute nel presente regolamento".

Questa norma è particolarmente importante perché amplia l'obbligo di garantire la fruibilità anche a quei luoghi per i quali non siano in corso interventi.

- **Art. 4:** "I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale".

Le espressioni utilizzate dalla norma per individuare le zone e le situazioni da rendere accessibili sono molto ampie e ricomprendono praticamente l'intero tessuto urbano. Naturalmente la conoscenza da parte del progettista delle capacità di orientamento dei disabili visivi e uditivi e delle modalità da essi utilizzate per compensare il deficit sensoriale, può risultare preziosa per limitare gli interventi alle situazioni che li richiedono in maniera tassativa, prevedendo la possibilità di utilizzare anche le cosiddette "guide naturali". Ricorrere alle guide naturali può risultare particolarmente importante in piazze e luoghi di aggregazione in genere e all'interno di parchi o giardini.

Dal quadro normativo di riferimento sopra delineato, emerge come il tema dell'abbattimento delle barriere percettive consista:

- **per i disabili della vista, nel creare limiti fisici individuabili, senza riproporre barriere per i disabili motori, percettibili tattilmente e/o acusticamente con il piede o con l'esplorazione del bastone, lungo confini tra aree di percorso non pericoloso (come ad esempio i marciapiedi) e aree costituenti pericolo sicuro (come ad esempio le carreggiate veicolari).**

I limiti fisici da inserire artificialmente lungo i percorsi o che riprendono elementi naturali presenti e ben riconoscibili (per questi casi la normativa introduce il termine "guide naturali"), hanno lo scopo di fornire al disabile punti di riferimento specifici che consentono il riconoscimento del luogo considerato e il corretto orientamento al suo interno. L'abbattimento delle BB.AA. può verificarsi anche a seguito della creazione di un contrasto cromatico tra materiali differenti, per segnalare agli ipovedenti l'avvicinarsi del pericolo a cui prestare attenzione. Tali soluzioni si possono realizzare attraverso un'accurata miscelazione di materiali differenti nelle pavimentazioni interne ed esterne, utilizzando materie diverse per texture e colore, in grado di consentire ai disabili visivi di "sentire" l'approssimarsi delle situazioni di massima attenzione. Le

scelte dei materiali delle pavimentazioni nei percorsi guida tattili non dovranno indurre situazioni di potenziale pericolo per il resto dell'utenza e introdurre scomodità di percorrenza per i disabili motori (come, ad esempio, nel caso della posa di acciottolati o nell'impiego di materiali lapidei scabrosi in superficie). A questo proposito, il P.E.B.A. ha previsto un'apposita sezione relativa ai percorsi guidati, indicando caratteri generali e fornendo indicazioni progettuali.

- **per i disabili dell'udito, nel creare un sistema di informazioni e indicazioni visive (scritte) che si sostituiscano a quelle vocali (parlate). La segnaletica a supporto dei non-udenti può prevedere l'uso di punti luminosi lungo i percorsi dedicati e gli spazi di distribuzione, di segnali cromatici a pavimento, di schermi, di pannelli e totem informativi, di postazioni web dove collegarsi alla rete ed accedere a tutte le informazioni in forma scritta.**

3. PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, DEFINIZIONI

Definizioni generali di principi di progettazione e modalità di utilizzo degli spazi collettivi.

Come già indicato, il quadro normativo in materia di predisposizione, adozione e attuazione dei P.E.B.A., oltre a:

- **fissare i criteri da adottare nella progettazione di nuovi spazi/edifici pubblici** (secondo i requisiti dell'"universal design" o del "design for all") e nella riqualificazione di spazi/edifici esistenti che necessitano di adeguamento;

- **fissare le caratteristiche funzionali, geometriche, dimensionali e di comfort** minime di ogni luogo/ambiente pubblico, a seconda della sua destinazione;

ha introdotto, in via generale, alcuni "requisiti" che riportano alle diverse modalità o livelli di fruizione degli spazi pubblici da parte dell'utenza ampliata, termine con il quale si individua un gruppo eterogeneo di utilizzatori, comprensivo non solo di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Questi requisiti generali, che individuano i diversi "modi d'uso" o "livelli d'uso" di un determinato spazio collettivo da parte degli utilizzatori abituali e non, sono necessari per distinguere i comportamenti e i rapporti degli operatori con l'ambiente considerato dai comportamenti e dai rapporti dell'utenza con lo stesso e sono utili ad individuare gli spostamenti dell'utenza in relazione alle attività svolte in esso.

Nel prospetto che segue sono stati riportati questi **modi d'uso o livelli di utilizzo/fruizione di uno spazio collettivo**, come definiti dalla vigente normativa.

Modalità e Livelli di utilizzo:

- **Accessibilità:** è la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio, di entrarvi, di fruire di tutti gli spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti.
- **Accessibilità condizionata:** è la possibilità, con aiuto, ovvero con l'ausilio di personale dedicato, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni.
- **Accessibilità minima:** è la possibilità per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere e utilizzare agevolmente gli ambienti principali e almeno un servizio igienico di uno spazio o edificio pubblico. Per ambienti principali si intendono le aree (in uno spazio aperto) o i locali (in uno spazio costruito) in cui si svolgono le funzioni ivi attribuite.
- **Accessibilità informatica:** è riferita alle disabilità sensoriali e intende la capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche a coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari;
- **Adattabilità:** è la possibilità tecnico-economica di modificare, nel tempo, lo spazio costruito, allo scopo di renderlo accessibile e fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.
- **Autonomia:** è la possibilità, per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di utilizzare lo spazio o edificio pubblico preso in considerazione, comprese le attrezzature, i dispositivi, gli apparecchi e gli impianti in esso contenuti.
- **Fruibilità:** è la possibilità di utilizzare gli spazi aperti e/o costruiti, i servizi informativi ed i mezzi di trasporto.

• **Orientamento:** è la possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi di interesse sensoriale (tattili o acustici) lungo i percorsi;

• **Sistema di orientamento:** sono intese tutte quelle soluzioni di carattere grafico, tattile e acustico adottate singolarmente o integrate fra loro, che facilitano la percezione dei luoghi e l'orientamento, in particolare delle persone non vedenti, ipovedenti o audiolesi.

• **Tecnologie assistite:** sono gli strumenti e le soluzioni tecniche, hardware e/o software, che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici (comandi e guida vocali, app, codici di suoni in apposite sezioni ecc.).

• **Usabilità:** è il grado in cui un prodotto può essere usato da specifici utenti per raggiungere specifici obiettivi con efficacia, efficienza e soddisfazione. Misura la facilità con la quale i contenuti e le funzionalità del prodotto sono disponibili e fruibili dall'utenza, evitando che specifiche funzioni restino, di fatto, inutilizzate. L'usabilità è riferita a prodotti e servizi (recentemente ad siti e applicazioni web). La fruibilità a spazi ed edifici.

• **Visitabilità:** è intesa come l'accessibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare.

I tre livelli qualitativi raggiungibili dalla progettazione senza barriere, ovvero **accessibilità, visitabilità e adattabilità**, rappresentano tre gradi diversi di risposta che il progettista di un ambiente ad uso collettivo fornisce alla domanda di una facile e agevole mobilità, per tutte le categorie di fruitori, comprese le persone con disabilità.

• **L'accessibilità** esprime il più alto livello di utilizzo di uno spazio/edifi co collettivo (primo livello), in quanto consente la totale fruizione dello spazio nell'immediato;

• **la visitabilità** rappresenta un livello di accessibilità limitato a una parte più o meno estesa dell'ambiente considerato (secondo livello) e consente, limitatamente alla porzione di spazio visitabile (solo alcuni ambienti), ogni tipo di relazione fondamentale anche alla persona con ridotta o impedita capacità motoria e/o sensoriale;

• **l'adattabilità**, infine, rappresenta un *livello ridotto di utilizzo dello spazio collettivo* (terzo livello), potenzialmente suscettibile di trasformazione in accessibilità (primo livello). Consiste, in un certo senso, in un'accessibilità *"differita" nel tempo e "condizionata" alla realizzazione di determinati interventi di adeguamento o sistemazione* già definiti, generalmente, in sede di progettazione, di entità limitata e veloce realizzazione.

Il concetto di accessibilità, come introdotto nell'ordinamento dal D.M. n. 236/1989, ricomprende in sé, anche i concetti di **"sicurezza" e di "comfort"**. Il miglioramento delle condizioni di fruizione di uno spazio pubblico in favore di un'utenza allargata, ovvero non solo limitata alle persone disabili, sia nel caso in cui lo spazio considerato sia uno spazio naturale come un parco o un giardino pubblico, sia un luogo di relazione quale una piazza o un'area mercatale, ecc., o nel caso in cui si tratti di un edificio ad uso collettivo quale un museo, una biblioteca o un impianto sportivo ecc., comporta un più diffuso *"comfort urbano"*, in quanto apre a qualsiasi persona, in qualsiasi condizione psico-fisica si trovi, la possibilità di godere e usufruire appieno di uno spazio di aggregazione e socializzazione, di un'area verde, di una struttura culturale, informativa, ricreativa e ricettiva, di impianti sportivi o per il tempo libero, ecc. evitando situazioni di pericolo, di disagio o di affaticamento.

In definitiva, un miglioramento dell'accessibilità delle attrezzature pubbliche collettive aumenta la qualità della vita di tutti i cittadini e dei fruitori della città (pendolari, studenti, turisti, city users), sia che si tratti di persone con ridotta capacità motoria o sensoriale, sia che si tratti di persone normodotate, garantendo una piena e fattiva partecipazione alla vita sociale e il più elevato benessere possibile. Prima di provvedere alla predisposizione del P.E.B.A. ai sensi della L. n. 41/1986 e s.m.i., è, quindi, opportuno:

- **definire le diverse categorie di disabilità** fissate dalla normativa, essenziali per stabilire prima dell'effettuazione dei sopralluoghi sui singoli ambienti collettivi, propedeutici alla fase iniziale di raccolta dati, indispensabile alla preparazione del piano, quali siano gli ostacoli che costituiscono limitazioni o impedimenti alla mobilità e alla fruizione del luogo rilevato;
- **specificare la distinzione tra ostacoli fisici o percettivi** e quindi di barriera architettonica (o meglio, fisica) e barriera percettiva;
- **definire i concetti di adeguamento normativo**, accomodamento ragionevole e progettazione universale.

Categorie di disabilità

• **Disabilità**: è un termine ombrello per menomazioni, limitazioni dell'attività e restrizioni della (alla) partecipazione. Indica gli aspetti negativi dell'interazione dell'individuo (con una condizione di salute) e i fattori contestuali di quell'individuo (fattori ambientali e personali).

• **Disabilità motoria**: si intende una grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti.

• **Disabilità sensoriale**: si intende un'espressione che indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza delle due disabilità visiva e uditiva. La disabilità sensoriale pregiudica spesso la vita di relazione e la comunicazione.

• **Disabilità cognitiva**: si intende una limitazione o un impedimento all'apprendimento o alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione o, ancora, difficoltà a relazionarsi socialmente.

• **Limitazione delle attività**: sono le difficoltà che un individuo può incontrare nell'eseguire delle attività. Una limitazione dell'attività può essere una deviazione da lieve a grave, in termini quantitativi o qualitativi, nello svolgimento dell'attività rispetto al modo e alla misura attesi da persone senza la condizione di disabilità.

• **Menomazione**: è una perdita o una anormalità nella struttura del corpo o nella funzione fisiologica (comprese le funzioni mentali).

Categorie di BB.AA.

• Barriere architettoniche:

- gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- gli ostacoli fisici che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti di edifici, di spazi attrezzati e

spazi a verde;

- **Barriere localizzative:**

ogni ostacolo o impedimento della percezione connesso alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa;

- **Barriere percettive:**

la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi;

- **Fattori ambientali:**

sono gli aspetti del mondo esterno che formano il contesto della vita di un individuo e come tali, hanno un impatto sul funzionamento della persona (es. ambiente fisico e sue caratteristiche, atteggiamenti, valori, politiche, sistemi sociali e servizi ecc);

- **Fattori personali:**

sono fattori contestuali correlati all'individuo quali l'età, il sesso, la classe sociale, le esperienze di vita, modelli di comportamento generali e stili caratteriali che possono giocare un loro ruolo nella disabilità a qualsiasi livello.

4. CAMPO DI APPLICAZIONE, CARATTERI GENERALI E FINALITÀ

Campo di applicazione del Piano

Il campo di applicazione dei P.E.B.A. è definito dall'art. 5 del D.P.R. n. 503/1996 e dal medesimo articolo della Legge Regionale n.15/1989 che dispone che "... ad ogni spazio urbano ed edificio pubblico esistente siano apportati tutti quegli accorgimenti che possano migliorarne l'accessibilità e la fruibilità anche da parte delle persone con disabilità".

L'art. 5 del DPR n. 503/1996 e l'art. 5 della L.R. n.15/1989 hanno successivamente definito le categorie di edifici, di ambienti e di strutture, anche di carattere temporaneo, di proprietà pubblica e privata, in cui assicurare, per legge, un'agevole mobilità alle persone disabili, intesa come requisito indispensabile per una piena partecipazione delle stesse alla vita sociale.

Il campo di applicazione dei P.E.B.A. è stato pertanto ricompreso dalla normativa:

- agli edifici e locali pubblici e di uso pubblico;
- agli edifici di uso residenziale abitativo;
- agli edifici e locali destinati ad attività produttive di carattere industriale, agricolo, artigianale, nonché ad attività commerciali e del settore terziario;
- alle aree e ai percorsi pedonali urbani, nonché ai parcheggi;
- ai mezzi di trasporto pubblico di persone, su gomma, ferro, fune, nonché ai mezzi di navigazione inerenti ai trasporti di competenza regionale;
- ai segnali ottici, acustici e tattili da utilizzare negli ambienti di cui ai punti precedenti.

Caratteri generali del Piano

Con l'emanazione della "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" del 13.12.2006, come anticipato in precedenza, è stato attribuito al termine "disabilità" un significato nuovo e più ampio rispetto a quello inteso fino a quel momento, comprendente anche l'impossibilità o la difficoltà di un individuo ad accedere e a partecipare pienamente alla vita sociale, economica, politica ed educativa della comunità di appartenenza.

La convenzione ha, inoltre, introdotto un nuovo indice denominato ICF per valutare il grado di accessibilità e fruibilità di uno spazio pubblico aperto o costruito, prendendone in considerazione anche i fattori ambientali.

La disabilità quindi, viene definita dalla convenzione come la conseguenza o il risultato di una complessa relazione tra lo stato di salute di un individuo, i suoi fattori personali e i fattori ambientali del luogo in cui vive e si relaziona.

A differenza della precedente classificazione ICIDH, introdotta dall'OMS nel 1980, l'indice ICF delle Nazioni Unite, non è una classificazione delle conseguenze e degli impatti delle malattie sull'individuo, ma uno strumento che ha introdotto una terminologia nuova e più neutrale, legata alla sfera partecipativa, in cui "Funzioni", "Attività" e "Partecipazione", vanno a sostituirei termini di "Menomazione", "Disabilità" e "Handicap".

L'ICF, correlando la condizione di salute della persona, disabile e non, con l'ambiente circostante e con le attività che al suo interno può compiere o non compiere, ha legato le possibilità dell'individuo ad eseguire o non eseguire una data attività alle condizioni del luogo che lo circonda e alla presenza o meno di eventuali elementi ambientali che si rilevino da ostacolo o da limite al suo agire.

Ne deriva che ogni luogo possa essere caratterizzato da un numero variabile di elementi o "fattori ambientali" percepiti come ostacolo da un individuo o da una particolare categoria di individui, ma non percepiti come tali da altri individui o altri gruppi che si relazionano con il medesimo luogo. Al contrario, potrà verificarsi anche il caso in cui in luoghi privi di barriere per determinate categorie di persone, differenti gruppi rilevino la presenza di ostacoli o vincoli ambientali. Prima di procedere alla fase di mappatura delle BB.AA., con l'obiettivo di individuare con maggiore correttezza i fattori ambientali che agiscono davvero da ostacoli nei confronti delle persone disabili, è stato necessario richiamare le diverse categorie di disabilità come definite nel par. I.IV. e il genere e la natura

delle limitazioni caratterizzanti ogni condizione di disabilità. Inoltre, è stata richiamata anche la distinzione tra barriera fisica e barriera percettiva.

Tutte queste premesse sono risultate indispensabili in conseguenza della considerazione che ad ogni categoria di disabilità corrispondano determinati limiti per le persone che ne sono affette e, conseguentemente, specifici interventi di risoluzione.

5. METODOLOGIA E ARTICOLAZIONE DEL P.E.B.A

Metodologia

Fino ad oggi, i P.E.B.A. sono stati essenzialmente concepiti come quadri descrittivi, più o meno esaurienti e vincolistici, delle opere da eseguire per eliminare le barriere architettoniche esistenti negli spazi e negli edifici collettivi.

Il P.E.B.A. del Comune di Vado Ligure invece definisce obiettivi qualitativi, proponendo azioni concrete di prevenzione ed eliminazione di nuove BB.AA. e solo successivamente individuando le modalità di intervento più idonee al superamento delle barriere esistenti, lasciando ai singoli progettisti la libertà di definire gli aspetti di dettaglio del progetto (scelte sulla distribuzione degli spazi, sul dimensionamento degli ambienti, sui materiali da impiegare, sugli arredi, la segnaletica informativa ecc.).

Il piano è concepito attorno al principio della gradualità degli interventi di eliminazione di barriere fisiche e percettive, ossia procedendo alla scelta di alcuni interventi prioritari rispetto ad altri, altrettanto necessari, ma meno urgenti, in base alle esigenze dei fruitori.

La scelta degli interventi prioritari viene effettuata in base alle risorse effettivamente disponibili. Un secondo principio guida consiste nella partecipazione delle istituzioni e dei cittadini al processo di analisi.

Articolazione del PEBA

L'analisi generale per la redazione del P.E.B.A., non viene condotta seguendo una metodologia prettamente tecnica ma vengono privilegiati gli aspetti "percettivi", ossia come determinati spazi, luoghi, per corsi, edifici

vengono sensorialmente intesi in termini di comfort, accessibilità e fruibilità. Questa fase si concretizza in **sei** punti principali:

A) Suddivisione del territorio comunale in macroaree.

Il territorio comunale è stato suddiviso in ambiti territoriali definiti come "**Macroaree**", ossia porzioni di territorio che per destinazione, vocazione storica, collegamenti e posizione geografica, presentano aspetti omogenei.

Le macroaree individuate sono le seguenti:

M0: VADO CENTRO
M1: LUNGOMARE CENTRALE
M2: LUNGOMARE COLLEGAMENTO
M3: SAN GENESIO
M4: VALLE DI VADO
M5: SANT'ERMETE
M6: SEGNO
M7: AREA COMMERCIALE
M8: AREA ARTIGIANALE
M9: PORTO VADO

Per ogni macrozona sono state compiute le seguenti azioni:

B) Individuazione degli elementi rilevanti da analizzare:

Parchi giochi pubblici.

Percorsi/Intersezioni/Spazi collettivi

Edifici pubblici

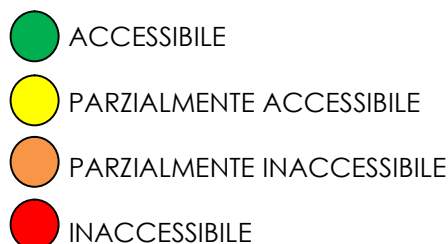
Fermate bus

Spiagge libere attrezzate (SLA)

C) Raccolta dati, mappatura delle criticità e programmazione degli interventi:

- raccolta delle informazioni tramite sopralluoghi e primo censimento delle BB.AA;
- mappatura delle BB.AA.

Ai fini di un'immediata leggibilità e comprensione da parte dell'utente, abbiamo suddiviso i livelli di accessibilità in quattro categorie:



E le priorità d'intervento globale sugli elementi analizzati sono suddivise in:

- **ALTA**
- **MEDIA**
- **BASSA**

A titolo esemplificativo:

A Elemento parzialmente inaccessibile con priorità d'intervento Alta.

Inoltre nella maggior parte delle schede che contengono la mappatura degli oggetti censiti all'interno del software QGis, sono stati individuati gli interventi standard associati alla risoluzione delle criticità riscontrate e i relativi costi. Quando negli oggetti censiti non appare la scheda relativa agli interventi "tipo", significa che si è davanti ad una problematica risolvibile solamente con un intervento mirato e quindi non associabile agli interventi standard.

D) Definizione delle Linee di Intervento;

- individuazione delle azioni e delle misure più efficaci per la limitazione degli effetti delle BB.AA. sulle persone disabili;
- coordinamento e attivazione di campagne informative e formative sul tema della disabilità;
- definizione degli interventi standard per il superamento delle BB.AA. fisiche negli spazi ed edifici pubblici;

- definizione degli interventi standard per il superamento delle BB.AA. percettive negli spazi ed edifici pubblici.

E) Analisi dei costi

Sono state redatte soluzioni standard mediante schemi tipo per la maggior parte delle problematiche riscontrate nella fase della raccolta dati e le relative analisi dei costi associati.

F) Programmazione degli interventi

Questa attività di mappatura e analisi ha consentito di individuare le problematiche più comuni in tema di accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici da parte delle categorie più deboli.

Il GIS del PEBA di VADO LIGURE: la struttura dei dati

Le schede elaborate dal P.E.B.A sono state inserite su un progetto cartografico georeferenziato (GIS) in modo da consentire sia una efficiente gestione e aggiornamento dei dati raccolti, sia una relativamente semplice conversione dei dati stessi in formati compatibili alla pubblicazione su web per la consultazione on line anche da parte dei cittadini.

La struttura di riferimento è costituita dalla Classe, che definisce la rappresentazione di una specifica tipologia di oggetti territoriali corrispondente alle entità principali che costituiscono il Piano.

Ogni Classe è caratterizzata dalla propria descrizione, dall'insieme degli attributi tematici e dei loro domini, dalle componenti spaziali e dagli eventuali attributi.

I dati sono georeferenziati nel sistema EPSG:3003 e sono stati implementati nel formato aperto Geopackage (estensione GPKG), dedicato alla gestione dell'informazione geospaziale. Il database di progetto e' denominato peba_vado.gpkg ed è costituito, sostanzialmente, da un certo numero di tabelle.

Unica eccezione è rappresentata dal tema MACROAREA che, per motivi di

standard precedenti, è stato rappresentato con un file di tipo SHAPE per ogni macroarea studiata.

Il software utilizzato per l'implementazione del database è il desktop GIS open source **QGIS**, all'interno del quale sono stati predisposti dei moduli per agevolare l'inserimento e la consultazione dei dati.

Si fornisce di seguito la struttura dei dati rappresentati.

TEMA: MACROAREA

CLASSE: M0 VADO CENTRO (file VADO CENTRO.shp)

Popolamento della classe

E' rappresentata dall'area rappresentativa del centro di VADO Ligure, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o acquisita dalla classe Elemento Stradale del Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. 2007-2013

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	nome	Nome macroarea
	ID_macro	identificativo macroarea

Componente spaziale della classe

Poligono

CLASSE: M1 LUNGOMARE CENTRALE (file LUNGOMARE_CENTRALE.shp)

Popolamento della classe

E' rappresentata dalla linea rappresentativa del lungomare centrale, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o acquisita dalla classe Elemento Stradale del Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	nome	Nome macroarea
	ID_macro	identificativo macroarea

Componente spaziale della classe

Linea

CLASSE: M2 LUNGOMARE COLLEGAMENTO (file LUNGOMARE_COLLEGAMENTO.shp)

Popolamento della classe

E' rappresentata dalla linea rappresentativa del Lungomare collegamento, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o acquisita dalla classe Elemento Stradale del Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed.ed. 2007-2013

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	nome	Nome macroarea
	ID_macro	identificativo macroarea

Componente spaziale della classe

Linea

CLASSE: M3 SAN GENESIO (file SAN_GENESIO.shp)		
Popolamento della classe		
E' rappresentata dall'area di San Genesio, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013		
Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	ID_macro	identificativo macroarea
	nome	Nome macroarea
Componente spaziale della classe		
Poligono		

CLASSE: M4 VALLE DI VADO (file VALLE_VADO.shp)		
Popolamento della classe		
E' rappresentata dall'area rappresentativa della macroarea Valle di Vado, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013		
Attributi della classe	fid	Identificativo numerico

	ID_macro	identificativo macroarea
	nome	Nome macroarea
Componente spaziale della classe		
Poligono		

CLASSE: M5 SANT'ERMETE (file SANTERMETE.shp)		
Popolamento della classe		
E' rappresentata dall'area rappresentativa della macroarea Sant'Ermite, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013		
Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	ID_macro	identificativo macroarea
	nome	Nome macroarea
Componente spaziale della classe		
Poligono		

CLASSE: M6 SEGNO (file SEGNO.shp)		
--	--	--

Popolamento della classe

E' rappresentata dall'area rappresentativa della macroarea Segno, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	ID_macro	identificativo macroarea
	nome	Nome macroarea

Componente spaziale della classe

Poligono

CLASSE: M7 AREA COMMERCIALE (file AREA_COMMERCIALE.shp)**Popolamento della classe**

E' rappresentata dall'area rappresentativa della macroarea Area Commerciale, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	ID_macro	identificativo macroarea
	nome	Nome macroarea

Componente spaziale della classe

Poligono

CLASSE: M8 AREA ARTIGIANALE (file AREA_ARTIGIANALE.shp)**Popolamento della classe**

E' rappresentata dall'area rappresentativa della macroarea Area Artigianale, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	ID_macro	identificativo macroarea
	nome	Nome macroarea

Componente spaziale della classe

Poligono

CLASSE: M9 PORTO VADO (file PORTO_VADO.shp)**Popolamento della classe**

E' rappresentata dall'area rappresentativa della macroarea Porto Vado, digitalizzata con riferimento a Google Satellite e/o Database Topografico a scala 1:5000 di Regione Liguria, ed. ed. 2007-2013

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	ID_macro	identificativo macroarea
	nome	Nome macroarea

Componente spaziale della classe

Poligono

CLASSE: FERMATE BUS (tabella SCHEDA_FERMATE_BUS)

		privati
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	col_parche	Indicazioni sulle dotazioni della fermata: prossimità parcheggio disabili
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	localita	Località
	Indirizzo	Indirizzo di riferimento
	grado_acce	Grado di accessibilità globale
	Dominio D_GRADO_ACCESSIBILITA	
	priorita_i	Priorità di intervento globale
	Dominio D_PRIORITA_INT	
	note	Eventuali note aggiuntive
	acc_pi	Priorità di intervento relativamente all'accessibilità
	Dominio D_PRIORITA_INT	
	df_pi	Priorità di intervento relativamente alle dotazioni fermata
	Dominio D_PRIORITA_INT	
	col_pi	Priorità di intervento relativamente ai collegamenti
	Dominio D_PRIORITA_INT	
	df_pavim_1	Indicazioni sulle dotazioni della fermata: presenza

		pavimentazione ipovedenti
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	foto	Foto della fermata rilevata
	macroare_1	Nome macroarea
	data_sched	Data rilevamento dato
	df_lar_mar	Indicazioni sulle dotazioni della fermata: larghezza marciapiedi (L>=140 cm)
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	df_palina	Indicazioni sulle dotazioni della fermata: palina informativa
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	SCHINT1	Codice scheda intervento 1
	Dominio D_SCHEDA_INTERVENTI	
	SCHINT1_DESCR	Descrizione intervento 1
	SCHINT1_COSTO	Costo intervento 1
	SCHINT1_NOTE	Note sull'intervento 1
	SCHINT2	Codice scheda intervento 2
	Dominio D_SCHEDA_INTERVENTI	
	SCHINT2_DESCR	Descrizione intervento 2
	SCHINT2_COSTO	Costo intervento 2
	SCHINT2_NOTE	Note sull'intervento 2

	SCHINT3	Codice scheda intervento 3
	SCHINT3_DESCR	Descrizione intervento 3
	SCHINT3_COSTO	Costo intervento 3
	SCHINT3_NOTE	Note sull'intervento 3
	SCHINT4	Codice scheda intervento 4
	Dominio D_SCHEDA_INTERVENTI	
	SCHINT4_DESCR	Descrizione intervento 4
	SCHINT4_COSTO	Costo intervento 4
	ID_macro	Identificativo Macroarea
Componente spaziale della classe		
Punto		

CLASSE: SPIAGGE LIBERE ATTREZZATE (tabella SLA)		
Popolamento della classe		
E' rappresentata dal punto rappresentativo della spiaggia libera attrezzata oggetto di studio digitalizzata con riferimento al rilevamento effettuato in loco e verificato con database topografico e/o Google satellite		
Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	acc_rampa	Indicazioni sull'accessibilità: presenza di rampa
Dominio D_ACCESSIBILITA		
	or_segnaile	Orientamento: presenza di indicazioni/segnaletica
Dominio D_ACCESSIBILITA		
	or_idsv	Orientamento: presenza di indicazioni per disabili sensoriali visivi
Dominio D_ACCESSIBILITA		
	ds_wcacc	Dotazione servizi: presenza di servizi igienici accessibili
Dominio D_ACCESSIBILITA		
	ds_spogl_acc	Dotazione servizi: presenza di spogliatoi accessibili
Dominio D_ACCESSIBILITA		
	ds_attr	Dotazione servizi: presenza di attrezzature

Dominio D_ACCESSIBILITA		
	col_bus	Collegamenti con sistema di trasporto bus
Dominio D_ACCESSIBILITA		
	col_prossi	Collegamenti: prossimità parcheggio disabili
Dominio D_ACCESSIBILITA		
	acc_pi	Priorità di intervento relativamente all'accessibilità
Dominio D_PRIORITA_INT		
	or_pi	Priorità di intervento relativamente all'orientamento
Dominio D_PRIORITA_INT		
	ds_pi	Priorità di intervento relativamente alla dotazione servizi
Dominio D_PRIORITA_INT		
	col_pi	Priorità di intervento relativamente ai collegamenti
Dominio D_PRIORITA_INT		
	grado_acce	Grado di accessibilità globale
Dominio D_GRADO_ACCESSIBILITA		
	priorita_i	Priorità di intervento globale
Dominio D_PRIORITA_INT		

	note	Eventuali note aggiuntive
	Indirizzo	Indirizzo di riferimento

CLASSE: EDIFICI (tabella SCHEDA_EDIFICI)**Popolamento della classe**

E' rappresentata dal punto rappresentativo dell'edificio oggetto di studio, digitalizzata con riferimento al rilevamento effettuato in loco e verificato con database topografico e/o Google satellite.

Attributi della classe

fid	Identificativo numerico
ae_pcmp	ACCESSIBILITA' ESTERNA ALL'EDIFICIO - PROSSIMITA' DI COLLEGAMENTO CON MEZZI PUBBLICI: prossimità di collegamento con mezzi pubblici
Dominio D_ACCESSIBILITA	
ae_pd	ACCESSIBILITA' ESTERNA ALL'EDIFICIO - PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI: parcheggio riservato disabili
Dominio D_ACCESSIBILITA	
ae_ope	ACCESSIBILITA' ESTERNA ALL'EDIFICIO - ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (segnaletica sensoriale): orientamento percorsi esterni
Dominio D_ACCESSIBILITA	
ae_pe_ram	ACCESSIBILITA' ESTERNA ALL'EDIFICIO - ACCESSIBILITA' PERCORSI ESTERNI: presenza di rampa
Dominio D_ACCESSIBILITA	
ae_pe_asce	ACCESSIBILITA' ESTERNA ALL'EDIFICIO - ACCESSIBILITA' PERCORSI ESTERNI: presenza di ascensore o montascale

nome	Denominazione spiaggia libera attrezzata
foto	Foto della fermata rilevata
macroarea_	Nome macroarea
data_sched	Data rilevamento dato
acc_gradin	Indicazioni sull'accessibilità: presenza di gradini
Dominio D_ACCESSIBILITA	
acc_montascal e	Indicazioni sull'accessibilità: presenza di montascale
Dominio D_ACCESSIBILITA	
acc_corrmano	Indicazioni sull'accessibilità:: presenza di passatoie/corrmano
ID_macro	Identificativo Macroarea
Componente spaziale della classe	
Punti	

CLASSE: SCHEDA_PERCORSI (tabella SCHEDA_PERCORSI)**Popolamento della classe**

E' rappresentata dal punto rappresentativo del percorso oggetto di studio digitalizzata con riferimento al rilevamento effettuato in loco e verificato con database topografico e/o Google satellite.

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	parch_disa	Indicazioni sui parcheggi riservati ai disabili
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	acc_rampa	Indicazioni sull'accessibilità: presenza di rampa
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	acc_gradin	Indicazioni sull'accessibilità: presenza di gradini (h>10 cm)
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	acc_passag	Indicazioni sull'accessibilità: passaggi di dimensioni adeguate
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	acc_segnal	Indicazioni sull'accessibilità: segnaletica informativa
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	acc_ind_se	Indicazioni sull'accessibilità: indicazioni per disabili sensoriali uditivi
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
Dominio D_ACCESSIBILITA	acc_ind_1	Indicazioni sull'accessibilità: indicazioni per disabili sensoriali visivi

CLASSE: PARCO GIOCHI (tabella SCHEDA_PARCO_GIOCHI)

Popolamento della classe E' rappresentata dal punto rappresentativo della spiaggia libera attrezzata oggetto di studio digitalizzata con riferimento al rilevamento effettuato in loco e verificato con database topografico e/o Google satellite.

Attributi della classe	fid	Identificativo numerico
	acc_rampa	Indicazioni sull'accessibilità: presenza di rampa
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	or_segnale	Orientamento: presenza di indicazioni/segnalica
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	or_idsv	Orientamento: presenza di indicazioni per disabili sensoriali visivi
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	DP_SERVIZI_IGIENICI	Dotazione parco: servizi igienici accessibili
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	dp_illumin	Dotazione parco: illuminazione
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	dp_pavimen	Dotazione parco: pavimentazione
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	dp_pav_ipo	Dotazione parco: pavimentazione ipovedenti
	Dominio D_ACCESSIBILITA	
	dp_acqua	Dotazione parco: punto acqua

ID	DESCR
1	SI
2	NO
3	NO, NECESSARIO
4	NO, NON NECESSARIO
5	SI, NECESSARIO

Dominio D_CAT_PERCORSI

ID	DESCR
1	Spazi collettivi
2	Percorsi
3	Intersezioni

Dominio D_EDIFICI_FUNZIONE

ID	DESCR
1	Scuola
2	Circolo ricreativo
3	Municipio
4	Polizia municipale
5	Centro anziani
6	Centro polifunzionale
7	Protezione civile
8	Biblioteca
9	Edificio sportivo
10	Locale commerciale
11	Locale espositivo

12	Ludoteca
13	Magazzino/locale tecnico
14	Museo
15	Servizi igienici
16	Struttura sanitaria
17	Teatro
18	Ufficio
19	Chiesa-Edificio per il culto

Dominio D_GRADO_ACCESSIBILITA

ID	DESCR
1	Accessibile
2	Parzialmente Accessibile

3	Parzialmente Inaccessibile
4	Inaccessibile

Dominio D_PRIORITA_INT

ID	DESCR
1	A
2	M
3	B

Dominio D_SCHEDA_INTERVENTI

ID	DESCR
1	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
2	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile

3	S2A-Abbassamento della quota di banchina con marciapiedi di larghezza ridotta
4	S2B-Abbassamento della quota di banchina con piazzola quota carreggiata
5	S4A-Parcheggio disabili con due posti auto a pettine
6	S4B-Parcheggio disabili con 1 posto auto a pettine
7	S5-Parcheggio disabili con due posti auto in linea
8	S6-Fermata bus con pensilina
9	S7A,S7B-Servizio igienico disabili dimensioni minime: pianta, prospetti
10	S8A-Ascensore per nuove costruzioni
11	S8B-Ascensore per costruzioni esistenti
12	SP-Parco giochi

13	S9-Mappa tattile
14	S10-Impianto semaforico pedonale
15	S10-Impianto semaforico pedonale

Dominio D_STATO_CONS_GIOCHI

ID	DESCR
1	Da sostituire
2	Buono
3	Ottimo

Dominio D_TIPO_OGGETTO

ID	DESCR
1	Edificio pubblico
2	Area

6. RELAZIONE GENERALE

Vado Ligure è un comune della Riviera di Ponente che si sviluppa lungo l'intera vallata del torrente Segno ed ai lati comprende le prime dorsali delle Alpi. Il lungomare si estende nel tratto di costa tra Savona a nord e Bergeggi, a sud, spingendosi fino al Capo di Vado.

La linea di costa ha uno sviluppo di circa 2,5 km ed è caratterizzato, a ponente dal Porto di Vado, il più importante scalo europeo per lo sbarco delle merci ed uno dei maggiori a livello nazionale per il traghettamento marittimo verso Corsica, Sardegna e Nord Africa.

Confina a nord con i comuni di Quiliano e Savona, ad est con il mare ed il comune di Bergeggi, a sud con i comuni di Bergeggi e Spotorno e ad ovest con il comune di Vezzi Portio.

Dista circa 55 km da Genova e 115 km dal confine di Stato.

Le sue origini risalgono al II secolo a.C. L'antica *Vada Sabatia* si sviluppò lungo la via Emilia Scauri, crocevia strategico per Liguria, Piemonte e Toscana. Con la caduta dell'Impero romano la città venne distrutta, per poi rifiorire sotto i franchi e dal sec. VII-IX fu sede vescovile. Compresa nel principato marchionale del Sacro Romano Impero, fece parte dei possedi dei marchesi Del Carretto, passando poi sotto la giurisdizione prima del Comune di Savona e poi della Repubblica di Genova. Durante il dominio genovese la zona di Porto Vado, eretto Podesteria, ebbe un forte e costante sviluppo commerciale.

Del patrimonio storico-architettonico fanno parte:

la chiesa di San Giovanni Battista, costruita nel XVII secolo;

il forte di San Lorenzo costruito a partire dal 1757 sulle rovine di quello precedente sul Capo di Vado demolito nel 1658 ;

la chiesa parrocchiale di San Maurizio, l'Oratorio di Santa Margherita e la Cappella di San Bernardo a Segno;

la Biblioteca Civica e il Museo Arturo Martini all'interno di Villa Groppallo.

Il territorio comunale è costituito, oltre al capoluogo, dalle frazioni di Segno, Sant'Ermite, Valle di Vado, San Genesio.

E' attraversato principalmente dalla SS 1 Aurelia che permette il collegamento stradale con Savona a nord e Bergeggi a sud.

E' facilmente raggiungibile con tutti i mezzi di comunicazione: in auto attraverso l'autostrada A10 Genova – Ventimiglia (con uscita a Savona), in treno lungo la linea Genova – Ventimiglia (la stazione ferroviaria è situata nell'entroterra, dopo lo spostamento della linea ferroviaria effettuato da RFI) ed anche con l'aereo tramite l'aeroporto di Genova distante 55 km e l'aeroporto di Nizza, in terra francese, distante 155 km.

La cittadina sviluppa il proprio litorale per circa 2.5 km di spiagge, dotate sia di stabilimenti balneari privati, sia di qualche scampolo di spiaggia libere. Il centro cittadino si snoda in maniera parallela rispetto alla linea di costa, collegata da strade che dipartono dal centro storico.

La storia economica di Vado Ligure è collegata alla vicenda della sua **centrale termoelettrica**. Realizzata dall'Enel tra la fine degli anni '60 e i primi anni '70 tra Vado Ligure e Quiliano, fu inizialmente dotata di sezioni termoelettriche a vapore alimentate ad olio combustibile e carbone, trasportato tramite navi carboniere, scaricato dal molo a loro dedicato e trasferito per mezzo di un nastro trasportatore attraverso un carbodotto (conosciuto localmente come "tubo blu") per essere quindi stoccato nel parco carbonile . Nel 2003 la centrale di Vado viene acquistata da Tirreno Power iniziando la trasformazione a ciclo combinato. Tra il 2005 e il 2007 viene costruita ed entra in ciclo combinato una stazione alimentata a gas naturale e gas a vapore di tipo tradizionale.

Nel 2016, la proprietà decide di fermare definitivamente le unità produttive a carbone e di avviare un'iniziativa di reindustrializzazione dopo il dissequestro che vede, nel 2020, lo smontaggio del carbodotto e la realizzazione su una parte di queste di un nuovo casello autostradale per i mezzi pesanti diretti alla piattaforma multifunzionale del porto. Quest'ultima composta da una zona rettangolare costruita sul mare (piastra) dalle dimensioni di 290 m x 700 m e raccordata a terra da una zona trapezoidale

Attualmente il **Porto di Vado** (in sigla: IT VDL) è il più importante scalo europeo per lo sbarco delle merci e uno dei maggiori a livello nazionale per il traghettamento marittimo verso Corsica, Sardegna e Nord Africa]; inoltre, assieme ai porti ricompresi nell'*Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale*, grazie anche alla loro vicinanza con la galleria di base del San

Gottardo, rappresenta una delle porte d'accesso meridionale d'Europa alle merci trasportate via mare in container.

Nel comune di Vado Ligure è presente un **centro commerciale** dotato di attività che vanno dall'abbigliamento, allo sport, alla cura della persona, all'oggettistica, ai prodotti per l'infanzia e per gli animali domestici.

L'economia di Vado Ligure era basata principalmente sulla sua natura industriale e su una tipologia di residenza legata all'attività operaia e commerciale, non manca una parte di economia legata al turismo al quale sono connesse numerose attività tra cui stabilimenti balneari, ristorazione e commercio.

Dal punto di vista naturalistico nel Comune di Vado Ligure sono presenti l'**Area protetta Provinciale Rocche Bianche** e l'**Area protetta Provinciale Monte Mao**, dove sono presenti habitat e specie endemiche, rare, al limite nord-orientale di distribuzione o protette.

All'interno del territorio vadese esiste una fitta rete escursionistica che permette di ammirare ed apprezzare le bellezze ambientali e storico-culturali di questo comune.

Parchi giochi pubblici.

Questi sono utilizzati da bambini sia di età scolare che prescolare, accompagnati dai genitori, non solo per l'attività tipicamente ludica ma anche per piccoli eventi privati organizzati da nuclei famigliari, come feste di compleanno ecc.

Le postazioni ludiche attuali non sono concepite per la fruizione da parte di bambini disabili. Un parco giochi inclusivo deve invece prevedere la totale accessibilità dell'area che, in questo modo, costituisce una reale opportunità di fruizione anche alle persone con disabilità, favorendo quindi una vera socializzazione. Questo significa che le strutture non devono essere progettate solo per persone disabili, ma pensate per tutti i fruitori del parco.

La realtà di questo territorio, offre l'opportunità per poter essere un esempio emblematico di questa nuova progettazione.

Percorsi/Intersezioni/Spazi collettivi

Si tratta dell'analisi dei principali percorsi e attraversamenti pedonali che collegano tra loro i luoghi d'interesse.

Edifici pubblici

L'analisi degli edifici comunali ha restituito un quadro relativamente sufficiente da un punto di vista del superamento delle barriere architettoniche. Nel piano sono state individuate le principali criticità e proposte soluzioni per il loro superamento.

E' stato ampiamente analizzato il patrimonio scolastico del Comune, che accoglie ragazzi di tutte le fasce scolastiche, ad eccezione degli studenti della scuola secondaria di secondo grado.

Gli edifici presenti hanno un buon livello di inclusività.

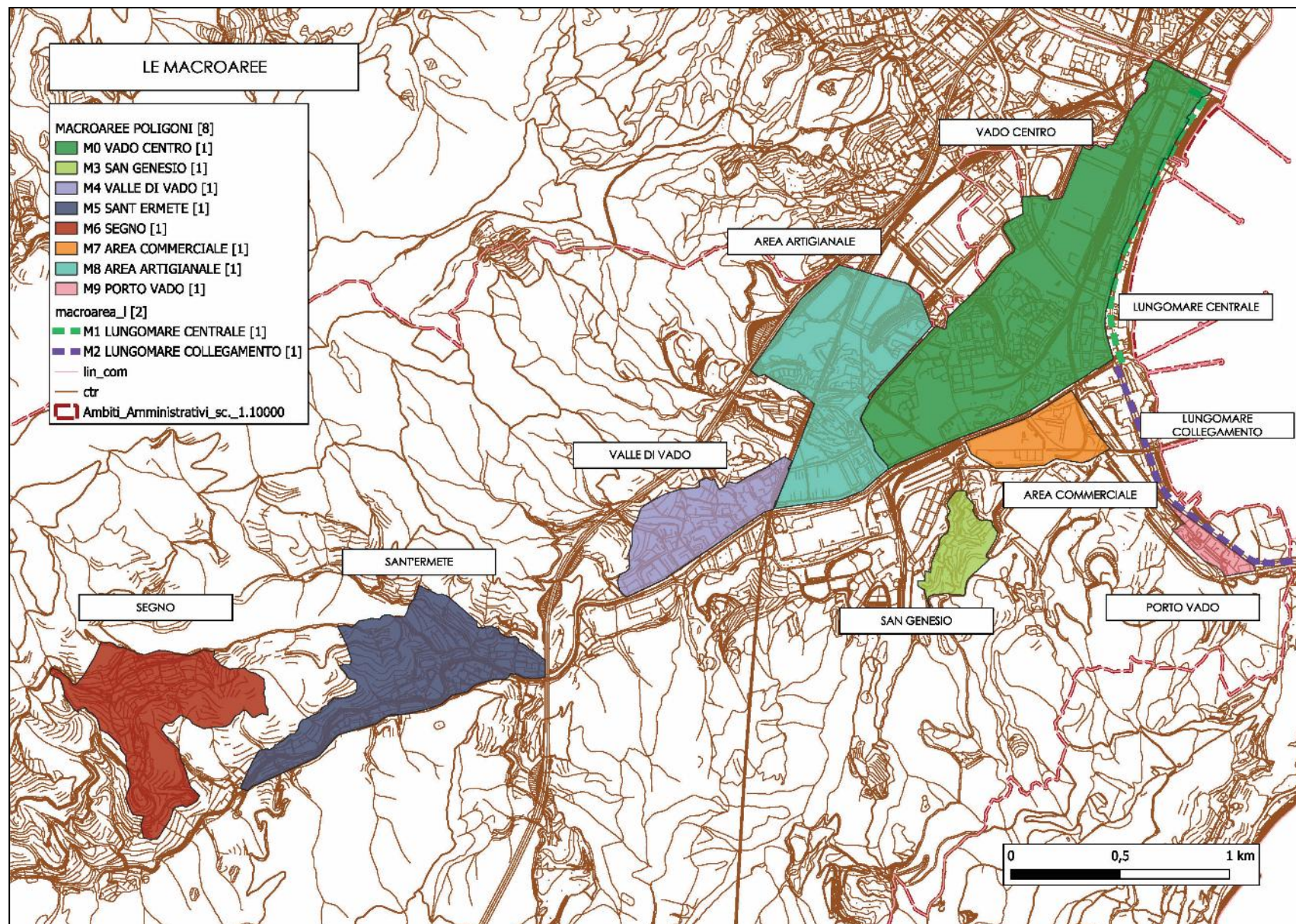
Fermate bus.

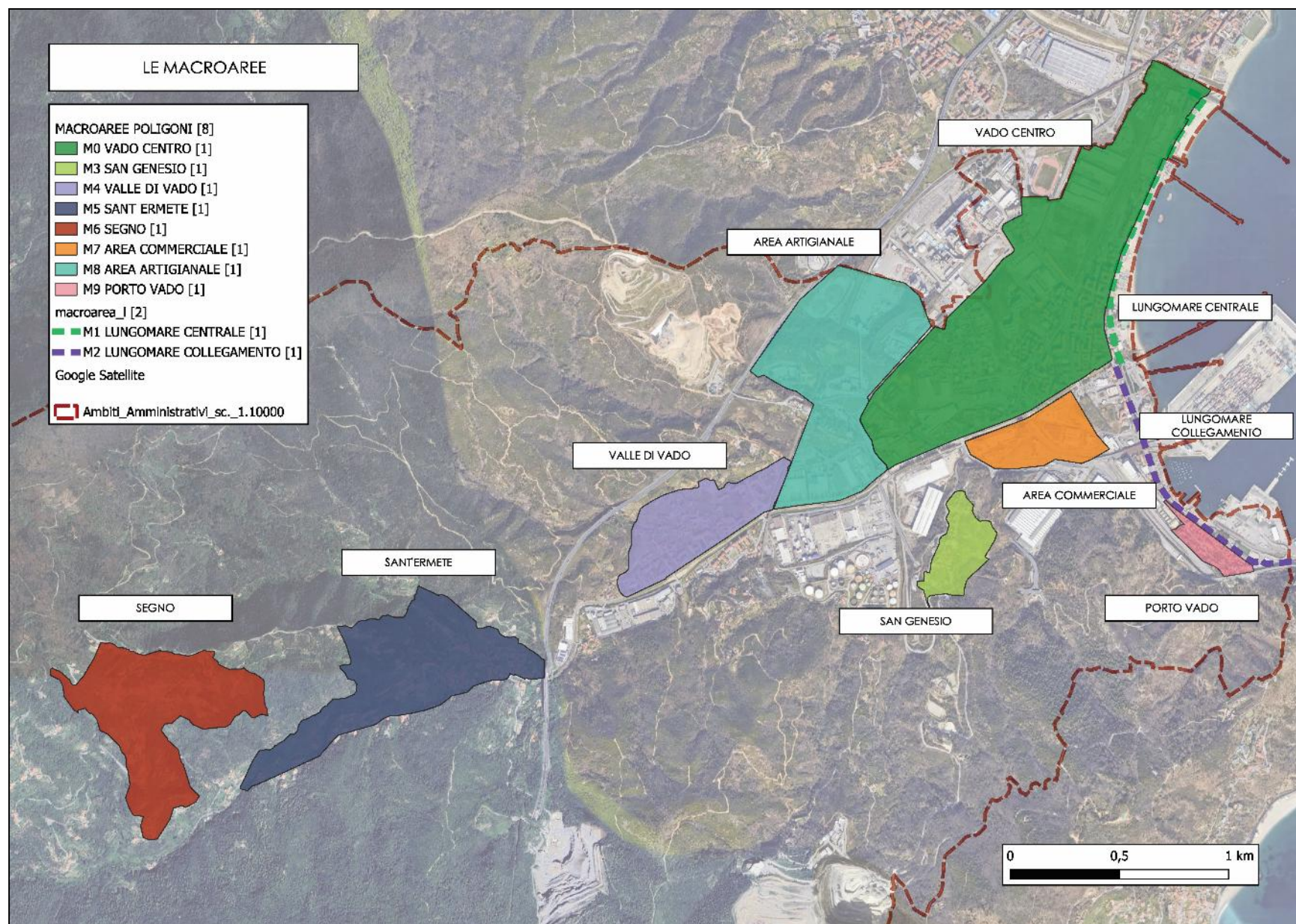
Le principali fermate del bus (sia per l'entroterra che lungo la strada statale 1 "Aurelia"), sono spesso poco accessibili, rappresentando una fattore che rende difficoltosa la fruizione del territorio in autonomia da parte delle persone con disabilità.

Spiagge libere attrezzate (SLA).

Sul territorio è presente una sola Spiaggia libera attrezzata attualmente chiusa.

7. INDIVIDUAZIONE DELLE MACROAREE





8. LE MACROAREE

8.1 ANALISI

All'interno delle macroaree si è proceduto all'individuazione e all'analisi:

- degli edifici pubblici;
- dei parchi gioco pubblici;
- delle intersezioni/percorsi /spazi collettivi suddividendoli in accessibili oppure con presenza di ostacoli (intendendo per ostacoli quelli che ne impediscono la percorribilità oppure l'accesso;
- delle principali fermate BUS di rilevanza strategica per i collegamenti;
- delle spiagge libere attrezzate ove presenti

e sono state redatte schede per ogni tipologia di cui sopra atte ad analizzare nel dettaglio le criticità incontrare.

In particolare molti dati raccolti riguardano i luoghi urbani, la loro accessibilità, conservazione e utilizzo. In questo senso tale censimento è un valido aiuto per l'eventuale redazione del P.A.U. (piano di Accessibilità Urbana), ovvero lo strumento la cui adozione, pur non essendo uno strumento definito da un preciso atto normativo, consegue dal riferimento all'accessibilità urbana presente nella legge quadro n. 104/92 (art. 24 comma 9) e nel Dpr 503/96 (art. 4), e ad una logica integrazione dei requisiti di accessibilità agli spazi urbani. Si riporta a titolo esemplificativo

una scheda analitica relativa agli spazi collettivi/percorsi/intersezioni.

Spazi collettivi/percorsi/intersezioni					
		NOME		IMMAGINE	
	(colore collegato alla macrozona)	INDIRIZZO			
					PRIORITA' DI INTERVENTO (A-M-B)
PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI					
	SI	NO	NEC	NON NEC.	a A o M o B
ACCESSIBILITA'					
	SI	NO	NEC	NON NEC.	a A o M o B
presenza di rampa					
presenza di gradini (h > cm 10)					
passaggi di dimensioni adeguate					
segnaletica informativa					
indicazioni per disabili sensoriali uditivi					
indicazioni per disabili sensoriali visivi					
arredamento fruibile da persone con mobilità					
illuminazione					
GRADO DI ACCESSIBILITA' (livello accessibilità globale (colore semaforo))					
ACCESSIBILE		Parzialmente Accessibile	Parzialmente Inaccessibile	INACCESSIBILE	
note					
					a A o M o B

Definizione del grado di ACCESSIBILITA'

Il termine “**accessibilità**”, definita dal D.P.R. n. 503/1996, come la possibilità, anche per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere il luogo pubblico preso in considerazione e di fruire di tutti gli ambienti e le attrezzature che lo costituiscono, in condizioni di sicurezza e autonomia, è stato interpretato secondo due diverse accezioni, che corrispondono ad altrettanti livelli o gradi di fruibilità. Si tratta della distinzione che il piano applica ai requisiti di “**accessibilità completa**” (secondo livello) e di “**accessibilità minima**” (primo livello), a seconda delle condizioni di maggiore o minore utilizzazione del luogo considerato da parte delle persone disabili. Per requisito di “accessibilità completa”, il piano ha inteso la piena fruibilità dello spazio e/o edifici pubblici e di ogni suo ambiente esterno e interno, degli spazi di distribuzione, delle aree comuni, mentre per requisito di “accessibilità minima” il piano ha inteso la possibilità per le persone disabili di accedere e utilizzare solo i principali ambienti di uno spazio, ossia gli ambienti in cui vengono svolte le attività prevalenti, legate alla destinazione d'uso dello stesso, oltre all'accessibilità ad almeno un servizio igienico, opportunamente dimensionato.

Considerata la definizione che il piano ha dato al parametro di “accessibilità minima”, ne deriva che gli “ambienti principali” di un luogo pubblico, ossia gli ambienti che devono risultare necessariamente accessibili e fruibili dalle persone disabili, variano luogo per luogo, a seconda della destinazione d'uso di quest'ultimo, ovvero a seconda delle attività prevalenti svolte in esso. L'individuazione degli ambienti principali che assicurano l'accessibilità minima di un luogo sarà valutata caso per caso, secondo criteri differenti, non solo a seconda della destinazione funzionale, ma, in misura minore, anche in base alle caratteristiche dimensionali o, in caso di edifici, al numero di livelli (piani) su cui si sviluppa, compresi gli eventuali piani seminterrati, interrati o porticati e alla distribuzione interna degli ambienti principali e di servizio.

Ne consegue che le misure messe in atto per il superamento delle BB.AA. mappate e gli stessi “interventi minimi”, varieranno a seconda della destinazione dello spazio collettivo.

in via generale:

- per gli **spazi esterni**, compresi gli spazi pubblici naturali come parchi, giardini, aree di rinaturalizzazione ecc. il requisito di “accessibilità minima” si considera soddisfatto se esiste almeno un percorso che consente l'accesso all'area e la fruizione di eventuali spazi attrezzati anche a persone con ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali;

- per gli **edifici comunali sedi di luoghi di lavoro** l'accessibilità minima è stata considerata soddisfatta quando siano raggiungibili tutti i settori produttivi, gli uffici amministrativi e almeno un servizio igienico, nonché mense, spogliatoi, eventuali luoghi ricreativi e tutti i servizi di pertinenza;

- per gli **edifici comunali destinati a uffici** aperti al pubblico (utenza), l'accessibilità minima è stata considerata garantita quando è libera la fruizione degli sportelli e degli altri spazi di ricezione, oltre a un servizio igienico;

- per le **strutture destinate ad attività sociali e scolastiche, sanitarie, assistenziali e culturali** il requisito è stato considerato soddisfatto quando è stata assicurata la completa utilizzazione da parte di fruitori disabili, di tutti gli spazi dove vengono svolte le funzioni principali.

Nelle strutture prescolastiche e scolastiche, per esempio, quando è stata garantita l'accessibilità ad un'aula, ad un servizio igienico, prestando attenzione che l'arredamento, gli ausili, i sussidi didattici e le attrezzature assicurino lo svolgimento delle attività rispetto alle necessità oggettive dello studente disabile;

- per le **strutture sportive** (comprese palestre e piscine) il requisito di accessibilità minima è stato verificato secondo due aspetti: con il primo è stata analizzata l'accessibilità e fruibilità per le persone disabili del “campo da gioco”, o più in generale, dello spazio in cui svolgere l'attività sportiva, atletica, ricreativa ecc. a seconda dei casi, con il secondo è stata verificata l'accessibilità delle aree in cui assistere all'evento sportivo come tribune, piccoli spalti ecc..

Linee di Intervento del piano.

Le linee di intervento definite nel documento del P.E.B.A. consistono:

- nell'individuazione di azioni e misure finalizzate alla limitazione degli effetti di esclusione delle persone disabili dovute alla presenza di barriere;

- nella diffusione dei principi della "progettazione universale" o "universal design" per concepire nuovi spazi collettivi senza barriere;
- nella scelta di interventi idonei al superamento delle barriere fisiche negli spazi collettivi oggetto di riqualificazione;
- nella scelta di interventi idonei al superamento delle barriere percettive negli spazi collettivi oggetto di riqualificazione;
- nell'integrazione e nel coordinamento delle azioni di piano con progetti e iniziative già attivate nel campo del supporto alla disabilità, in conformità alla programmazione comunale;
- nell'attivazione di campagne formative sul tema della disabilità e di iniziative mirate a favorire la partecipazione dei disabili alla vita sociale, oltre a campagne informative sulle attività di soggetti pubblici e privati attivi in materia (associazioni, gruppi volontari ecc.), di campagne di pubblicizzazione di eventuali corsi, incontri, dibattiti ecc. organizzati nel territorio.

Macroarea M0: VADO CENTRO

Questa zona si sviluppa nella parte più a nord del Comune in adiacenza con il territorio savonese.

La macroarea è compresa tra il torrente Quiliano e il torrente Segno, a ponente è delimitata dalla Strada di Scorrimento veloce, a levante dalla SS1 Aurelia, comprendendo il centro cittadino pedonale e, fra gli altri edifici pubblici, il Municipio.

Questa macroarea rappresenta il cuore delle attività commerciali e di ristorazione.

In quest'area non si rilevano particolari criticità per quanto riguarda la fruizione del centro storico, fatta eccezione per alcune porzioni di pavimentazione che a tratti presenta minime differenze di discontinuità e all'accesso di alcuni esercizi commerciali che risultano più alti rispetto alla quota stradale. A questo riguardo l'abbattimento della barriera architettonica è demandata all'iniziativa del singolo operatore economico, ma non risulta una uniformità di linguaggio in questo senso.

Nella macrozona oltre al Municipio che risulta parzialmente accessibile, sono presenti le scuole dell'infanzia, primaria e secondarie di primo grado che non presentano particolari criticità rispetto alla fruizione esterna, la scuola materna e asilo nido comunale Fragole e Folletti. La sede della bocciofila, resa inaccessibile dalla scala di accesso principale. E' inoltre presente, all'interno di Villa Gropallo, la Biblioteca Civica, il Museo Archeologico territoriale e il Museo Arturo Martini, completamente accessibili.

Nelle zone periferiche alcuni percorsi presentano ancora barriere e problemi di accessibilità

Nell'area sono ubicati anche due parchi giochi, uno a ponente, il parco giochi dei Griffi e uno a levante più piccolo in prossimità di via Sabazia e via Italia che presentano alcune criticità.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Spazi collettivi:

- Stadio Ferruccio Chittolina
- p.zza Cavour

Percorsi:

- via A. Diaz
- via XXV Aprile
- via Caduti per la Libertà
- via Sabazia
- via Piave
- via A. Gramsci

Intersezioni:

- via G.Ferraris -via XXV Aprile
- piazza Cavour - SS1 Aurelia

PARCHI GIOCHI

- Parco giochi dei "Griffi"
- Piccolo parco giochi via Italia - via Sabazia

EDIFICI PUBBLICI ED EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

- Municipio
- Villa Gropallo: Biblioteca civica, Museo Arturo Martini, giardino utilizzato, fra le altre cose, per rappresentazioni teatrali estive e celebrazioni matrimoniali.
- Scuola dell'infanzia
- Asilo nido
- Scuola primaria
- Scuola secondaria di primo grado
- Ufficio Polizia Urbana
- Uffici ASL

FERMATE BUS

- piazza San Giovanni Battista
- via Piave

CRITICITA'

Si tratta di una macroarea nella quale le maggiori criticità si riscontrano nella natura della pavimentazione che presenta discontinuità, nell'accesso agli

esercizi commerciali e nelle intersezioni tra le vie, la maggior parte delle quali risultano di misura inadeguata e prive di LOGES.

Alcuni percorsi periferici sono privi di rampe di raccordo.

Potrebbe essere utili inserire un semaforo pedonale a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale di piazza Cavour.

Il parco giochi dei Griffi presente nella macroarea è fortemente utilizzato dai bambini ma risulta totalmente inaccessibile, senza giochi inclusivi e privo anche di parcheggio dedicato a persone con disabilità.

Il Municipio risulta accessibile sia dall'esterno che all'interno grazie alla presenza degli ascensori. I bagni però non risultano accessibili, così come l'arredamento e le dimensioni dei passaggi.

Le scuole si trovano generalmente in una buona condizione per quanto riguarda l'accessibilità.

Villa Gropallo, che ospita la Biblioteca civica, il Museo Archeologico territoriale, il Museo Arturo Martini, rappresenta un esempio virtuoso di accessibilità e inclusività.

Generalmente i percorsi e gli spazi collettivi sono privi di segnaletica inclusiva (mappe tattili, pavimentazione LOGES)

Realizzazione di una pista di pattinaggio per lo stadio Chittolina (non include opere di abbattimento barriere) in fase di Progetto Definitivo.

Nuovo Parco giochi dei Griffi - affidamento PFTE.

Nuovo Parco giochi di via Sabazia- Progetto definitivo-esecutivo.

INTERVENTI E FASI

Abbattimento barriere marciapiedi via Aurelia lato monte – Opere ultimate;

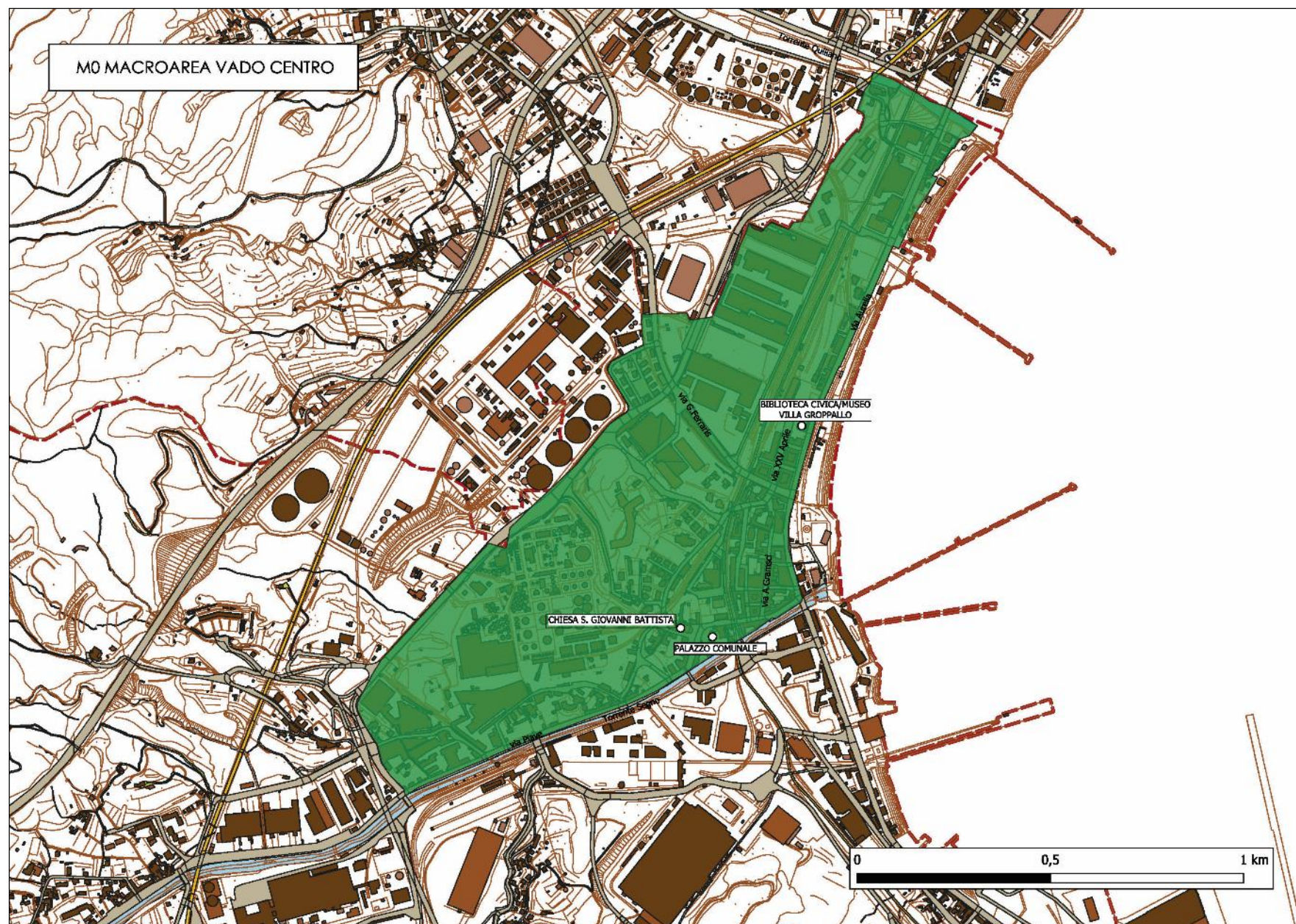
Realizzazione della nuova sede delle scuole primarie di secondo grado e asilo nido(in corso di esecuzione);

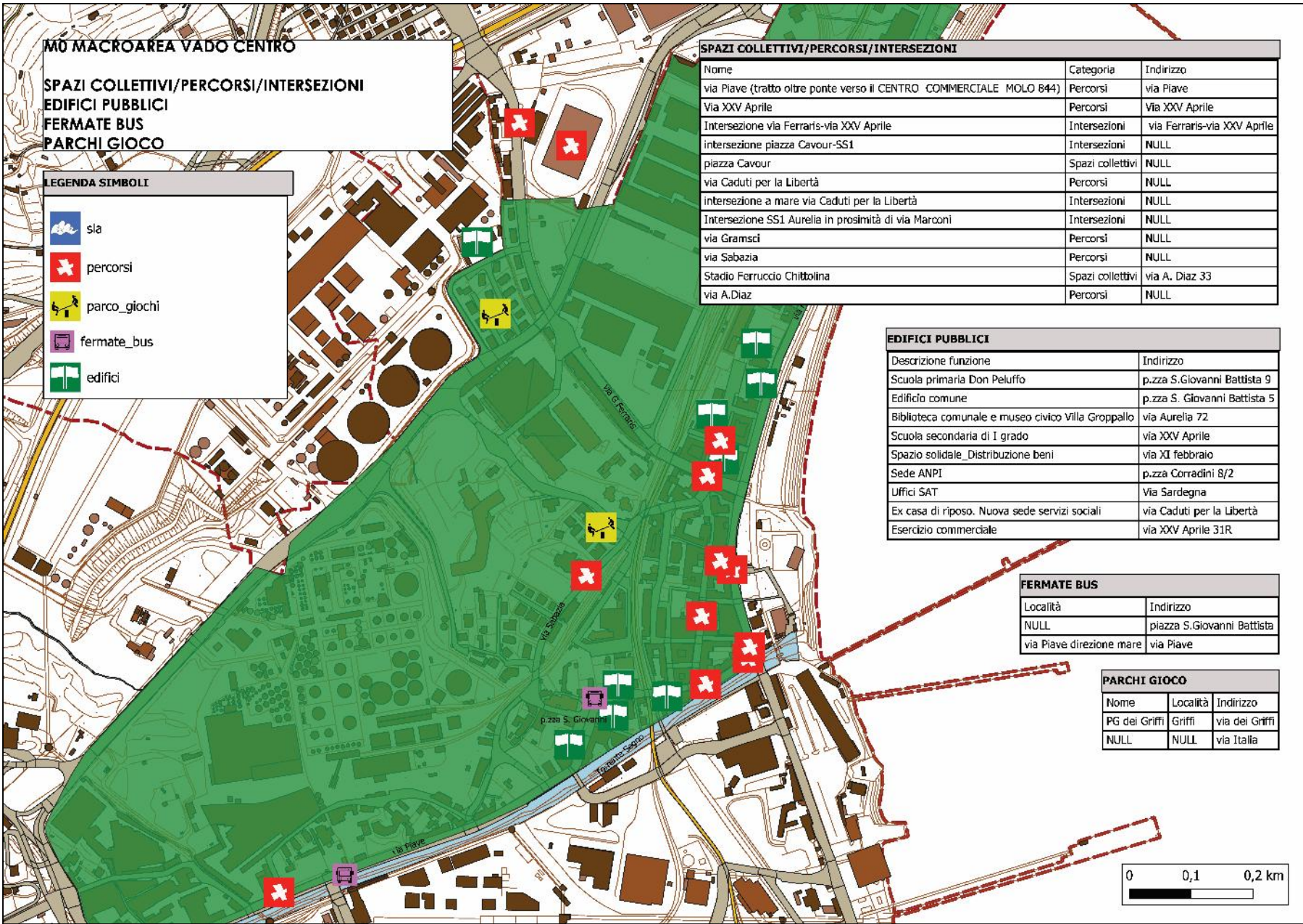
Nuovo ponte sul fiume Segno SS1– Opere in corso di ultimazione;

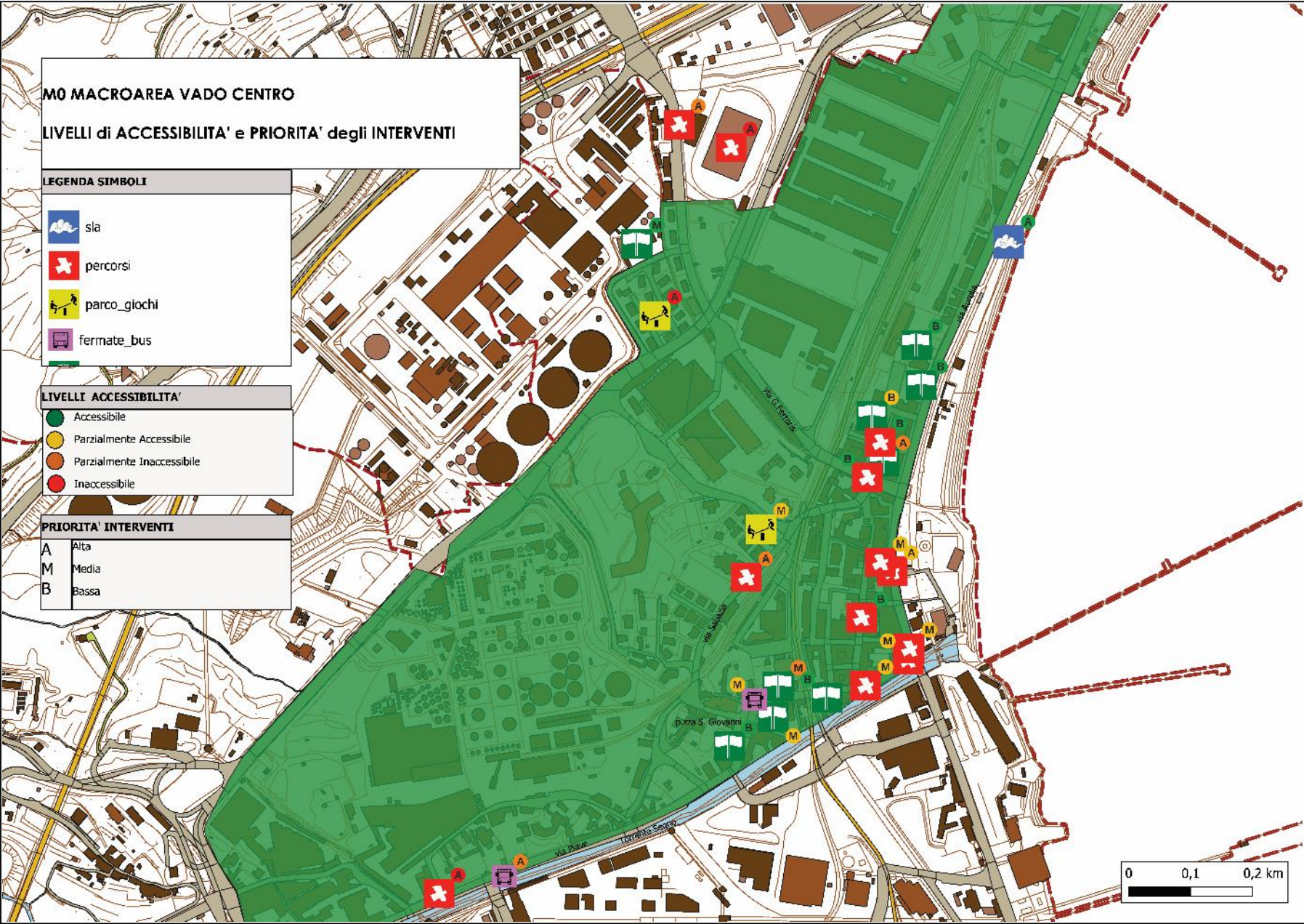
Parco giochi nuovo asilo nido (in corso di esecuzione);

Ultimazione tratto via Ferraris (in progetto fase esecutiva)

Lavori di adeguamento ai fini della prevenzione incendi della Bocciofila comunale (non include opere di abbattimento barriere) in fase di Perizia Esecutiva







M0 VADO CENTRO

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Nome	Grado accessibilità	Priorità	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2	Codice scheda 3
Via Piave (tratto oltre ponte verso il CENTRO COMMERCIALE MOLO 844)	Inaccessibile	A	Il tratto di via Piave compreso tra Moio 844 e via N. Tommaseo è privo di rampe	S1-Abbassamento della quota di banchin dell'attraversamento e pavimentazione p	S0-Percorso con pavimentazione podotat	(NULL)
Via XXV Aprile	Accessibile	B	NULL	(NULL)	(NULL)	(NULL)
Intersezione via Ferraris-via XXV Aprile	Accessibile	B	NULL	(NULL)	(NULL)	(NULL)
Intersezione piazza Cavour-SS1	Parzialmente Accessibile	A	Intersezione prioritaria priva di segnaletica sensoriale. Semaforo con avvisatore a	S0-Percorso con pavimentazione podotat	S10-Implanto semaforico pedonale	(NULL)
piazza Cavour	Parzialmente Accessibile	M	INSERIRE MAPPA TATTILE CON INFO TURISTICHE TRATTANDOSI DI UN'AREA C	S9-Mappe tattile	(NULL)	(NULL)
via Caduti per la Libertà	Parzialmente Accessibile	M	Abbattimento barriere da completare nella parte verso mare con Loges. Una part	S0-Percorso con pavimentazione podotat	S1-Abbassamento della quota di banchin dell'attraversamento e pavimentazione p	(NULL)
Intersezione a mare via Caduti per la Libertà	Parzialmente Accessibile	M	Inserire Loges (attualmente attraversamento provvisorio x cantiere)	S1-Abbassamento della quota di banchin dell'attraversamento e pavimentazione p	S10-Implanto semaforico pedonale	(NULL)
Intersezione SS1 Aurelia in prossimità di via Marconi	Parzialmente Accessibile	M	Inserire Loges (attualmente attraversamento provvisorio x cantiere)	S0-Percorso con pavimentazione podotat	(NULL)	(NULL)
via Gramsci	Accessibile	B	Percorso pedonale. Parcheggi disabili in prossimità	(NULL)	(NULL)	(NULL)
via Sabazia	Parzialmente Inaccessibile	A	Area in fase di cantiere. Il tracciato di via Sabazia necessita di adeguamenti sia p	S1-Abbassamento della quota di banchin dell'attraversamento e pavimentazione p	S0-Percorso con pavimentazione podotat	(NULL)
Stadio Ferruccio Chittolina	Inaccessibile	A	Spogliatoi, tribune, percorsi inaccessibili. E' presente un bagno disabili con dotat	S1A-Parcheggio disabili con due posti au	S7A,S7B-Servizio igienico disabili dimen	S0-Percorso con pavimentazione podotat

EDIFICI PUBBLICI

Descrizione funzione	Grado di accessibilità	Priorità	Note	Codice scheda 1
Scuola primaria Don Peluffo	Accessibile	B	Edificio accessibile per disabilità motoria. Manca segnaletica sensoriale	S0-Percorso con pavimentazione
Edificio comune	Parzialmente Accessibile	M	Bagno accessibile al PT, Inaccessibile agli altri piani. Adeguamento con arredo fruibile e con segnaletica/informazioni inclusiva	S7A,S7B-Servizio igienico disabili
Biblioteca comunale e museo civico Villa Groppallo	Accessibile	B	Edificio accessibile. E' presente un montascale al PT benché il dislivello sia collegato da percorso in quota.	S9-Mappa tattile
Scuola secondaria di I grado	Parzialmente Accessibile	B	Edificio mancante di segnaletica inclusiva sia all'esterno che all'interno. In procinto di ricollocazione con nuovo progetto in fase d	(NULL)
Spazio solidale_Distribuzione beni	Parzialmente Inaccessibile	M	NULL	S7A,S7B-Servizio igienico disabili
Sede ANPI	Accessibile	B	Oggetto di recente manutenzione	(NULL)
Uffici SAT	Accessibile	M	L'edificio è accessibile per disabilità motoria manca segnaletica inclusiva si tratta di una struttura sede di uffici diffenti e necessita	S4B-Parcheggio disabili con 1 po
Ex casa di riposo. Nuova sede servizi sociali	Accessibile	B	Un volta sede della casa di riposo attualmente visionato progetto per i nuovi uffici servizi sociali del comune	(NULL)
Esercizio commerciale	Parzialmente Inaccessibile	A	ercizio commerciale con scalino h. > cm 20 e bagno inaccessibile	S7A,S7B-Servizio igienico disabili

FERMATE BUS

Località	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1
NULL	piazza S.Giovanni Battista	Parzialmente Accessibile	M	Fermata con dotazioni recenti ma priva di banchina rialzata	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
Via Piave direzione mare	Via Piave	Parzialmente Inaccessibile	A	Fermata nodale per accesso al centro commerciale Moio 844	S6-Fermata bus con pensilina

PARCHI GIOCO

Località	Nome	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	schint_pgiochi
Griffi	PG dei Griffi	via dei Griffi	Inaccessibile	A	PG di quartiere. Elevata frequentazione	(NULL)
NULL	NULL	via Italia	Parzialmente Accessibile	M	E' un piccolo parco giochi di quartiere in buono stato di conservazione ma privo di giochi inclusivi	SP-Parco giochi

Macroarea M1: LUNGOMARE CENTRALE

La "stringa" del lungomare centrale si snoda tra il Torrente Segno (a ovest) e il Torrente Quiliano (a est) ed è una parte rappresentativa nodale della ritrovata vocazione turistica del comune.

In quest'area non si rilevano particolari criticità per quanto riguarda l'accessibilità fisica del percorso, in quanto negli anni l'Amministrazione ha provveduto alla sua riqualificazione, in tema di abbattimento barriere.

È presente il parco giochi più esteso e più frequentato del territorio comunale, vista la favorevole posizione che risulta essere accessibile e con la presenza di giochi inclusivi (altalena a cesto) punto acqua accessibile per persone su sedia a rotelle e pavimentazione antitrauma colata. manca la parte di segnaletica inclusiva.

In questo ambito si trova il Centro Anziani Marinella, parzialmente inaccessibile per mancanza di dotazione di servizi igienici fruibili da persone con disabilità motoria e privo di arredi inclusivi.

Tre fermate dell'autobus nodali, individuate: a ovest in corrispondenza del civ. 59 direzione Savona, in prossimità dell'incrocio data via G. Ferraris e la SS1 Aurelia e a est civ. 48 di via Aurelia direzione Savona, sono prive di dotazioni collegabili all'accessibilità (banchina rialzata, pensilina, sedute idonee all'accosto ecc.)

Sul lungomare centrale troviamo la struttura dell'unica spiaggia libera attrezzata, il Lido di Vado, attualmente dismessa.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Percorsi:

- Lungomare VVFF

PARCHI GIOCHI

- Parco giochi "Il Fortino"

EDIFICI PUBBLICI ED EDIFICI DI PROPRIETÀ COMUNALE

- Centro Anziani Marinella

FERMATE BUS

- Fermata bus civ. 59 dir. Savona
- Fermata bus int. via Ferraris dir. Savona
- Fermata bus civ. 48 dir. Savona

SPIAGGE LIBERE ATTREZZATE

- Lido di Vado - struttura in disuso

CRITICITÀ

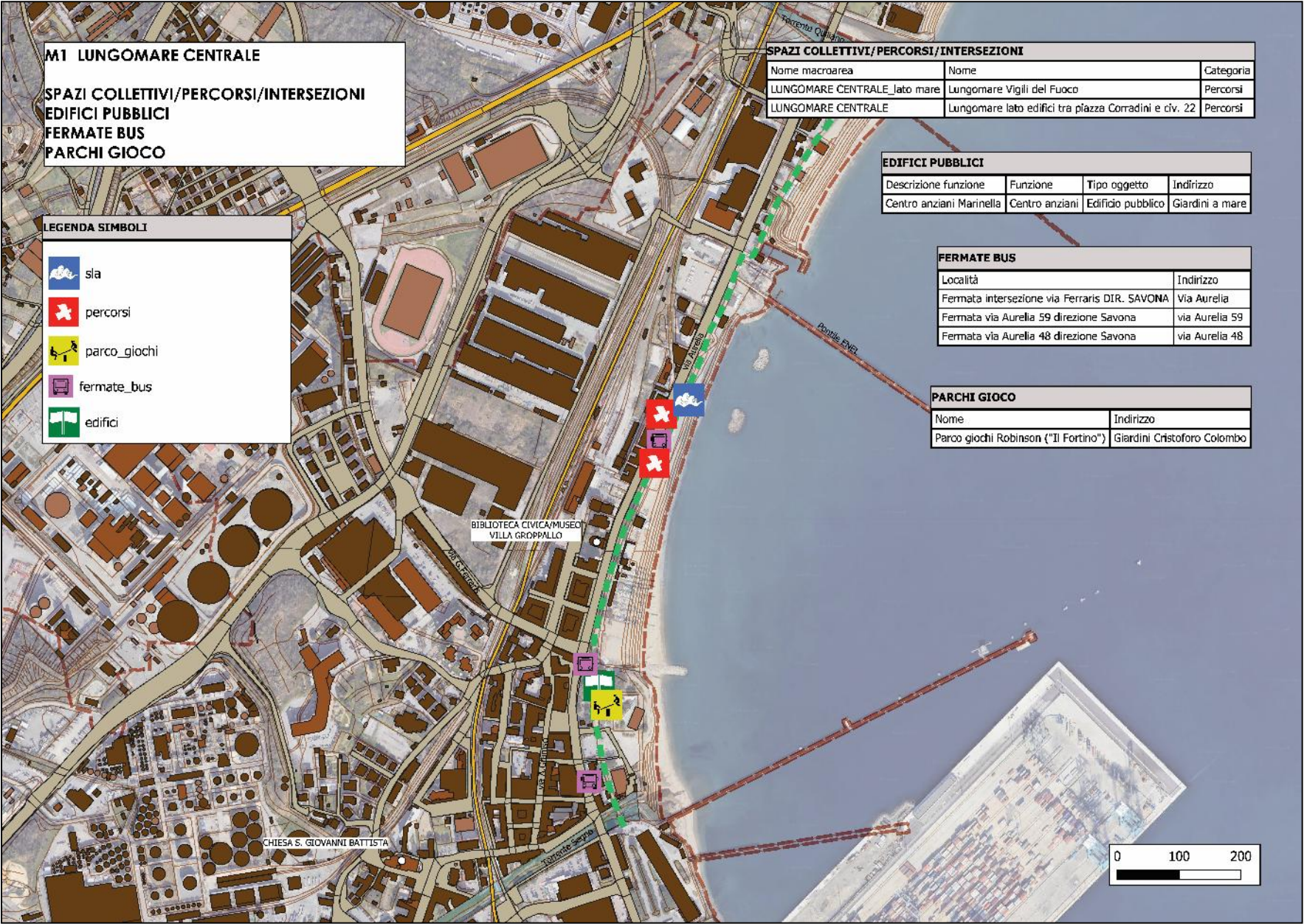
Si tratta di una macroarea nella quale le maggiori criticità si riscontrano nella segnaletica inclusiva delle intersezioni. Punti di forte afflusso soprattutto nel periodo estivo. Potrebbe essere utile inserire un semaforo pedonale a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento di p.zza Cavour.

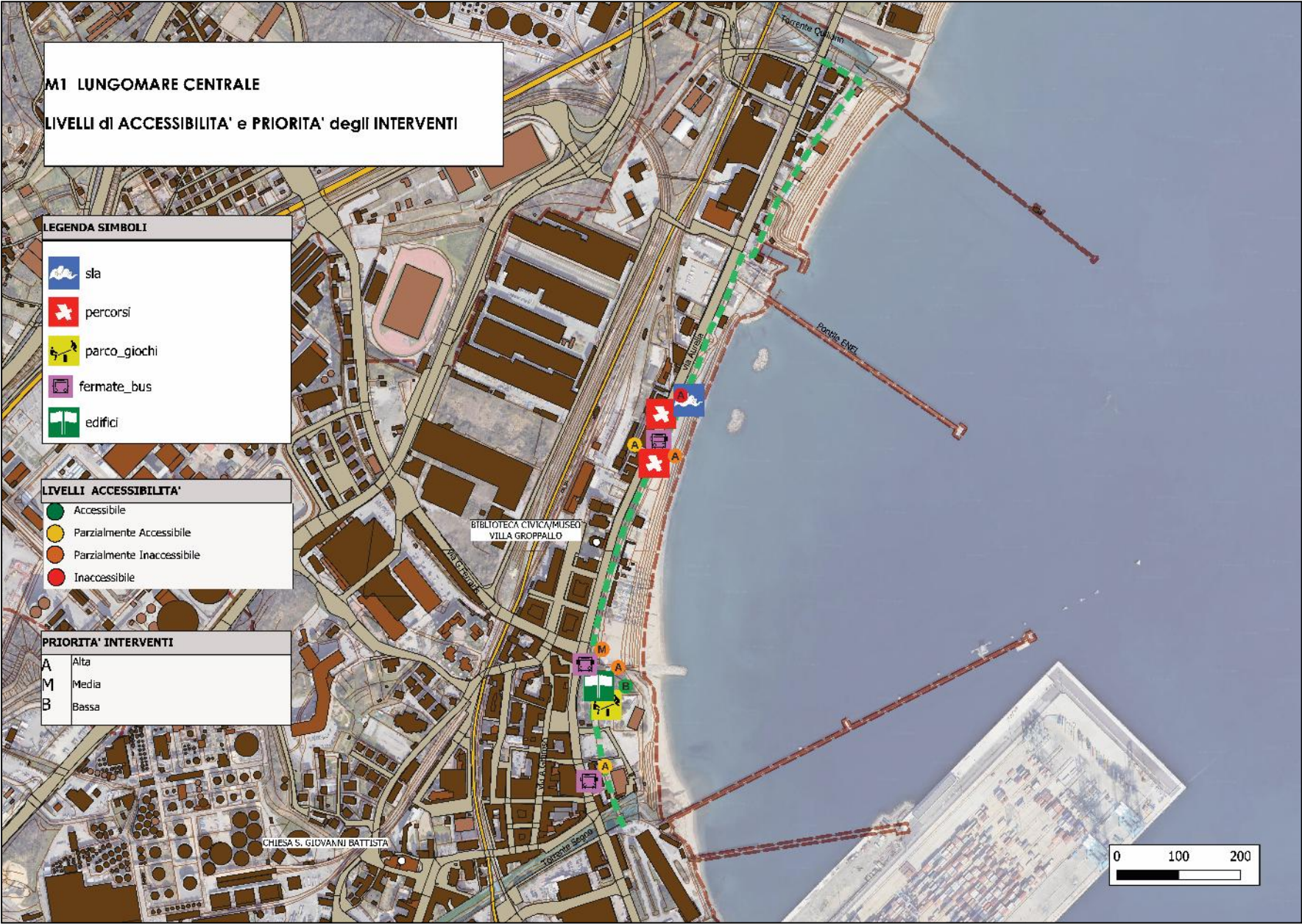
L'edificio del centro anziani Marinella necessita di interventi di adeguamento sia per quello che riguarda l'accessibilità dei servizi igienici che dell'arredo.

INTERVENTI E FASI

Centro Anziani Marinella (in progetto fase PFTE)







M1 LUNGOMARE CENTRALE**SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI**

Nome	Grado accessibilità	Priorità di Intervento globale	Note	Categoria	Codice scheda 1	Codice scheda 2	Codice scheda 3
Lungomare Vigili del Fuoco	Parzialmente Accessibile	A	Il lato vero mare del percorso è complanare e accessibile. Manca segnaletica podotattile (LOGES) in corrispondenza degli attraversamenti. Segnaletica turistica informativa inclusiva (mappe/corrimano tattili). Semaforo dotato di avvisatore acustico in due attraversamenti. (es. in prossimità di piazza Cavour e piazza Corradini). Pur essendo un percorso con un elevato livello di accessibilità la priorità di intervento è alta perché oggetto di elevata frequentazione.	Percorsi	S0-Percorso con pavimentazione podotattile	S9-Mappa tattile	S10-Impianto semaforico pedonale
Lungomare lato edifici tra piazza Corradini e civ. 22	Inaccessibile	A	Il tratto di marciapiedi lato edifici compreso tra piazza Corradini e il civ. 22 è inaccessibile e necessita di completo adeguamento.	Percorsi	S10-Impianto semaforico pedonale	S0-Percorso con pavimentazione podotattile	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile

EDIFICI PUBBLICI

Descrizione funzione	Funzione	Tipo oggetto	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità Intervento globale	Note	Codice scheda 1
Centro anziani Marinella	Centro anziani	Edificio pubblico	Giardini a mare	Parzialmente Inaccessibile	A	Edificio post su unico livello con servizi igienici inadeguati e alcuni collegamenti caratterizzati da piccoli dislivelli da correggere. Mancanza di arredi con altezze adeguate (banco bar ad arredi aree esterne) e segnaletica inclusiva per accessibilità in autonomia (disabilità visiva e cognitiva)	S7A,S7B-Servizio igienico disabili dimensioni minime: pianta, prospetti

FERMATE BUS

Località	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità	Note	Codice scheda 2
Fermata intersezione via Ferraris DIR. SAVONA	Via Aurelia	Parzialmente Inaccessibile	M	Fermata nodale. Dotata di ampio spazio e facilmente accessibile dal lungomare	S6-Fermata bus con pensilina
Fermata via Aurelia 59 direzione Savona	via Aurelia 59	Parzialmente Accessibile	A	Fermata nodale. Necessita di adeguamenti parziali.	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
Fermata via Aurelia 48 direzione Savona	via Aurelia 48	Parzialmente Inaccessibile	A	Banchina di altezza insufficiente. Palina in posizione inadeguata.	S0-Percorso con pavimentazione podotattile

PARCHI GIOCO

Nome	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità di Intervento globale	Note	schint_pgiochi
Parco giochi Robinson ("Il Fortino")	Giardini Cristoforo Colombo	Accessibile	B	Preseza di gioco inclusivo (altalena a cesto) e dotato di punto acqua accessibile su sedia a rotelle.	13

Macroarea M2: LUNGOMARE COLLEGAMENTO

Il lungomare collegamento può essere così definito per la sua funzione di cerniera tra il comune di Vado Ligure e l'area litoranea della spiagge del comune di Bergeggi.

E' un tratto di non grande estensione ma oggetto di notevoli cambiamenti, alcuni recentissimi altri ancora in atto.

Ha altresì la funzione di "collegare" il centro cittadino con il borgo storico dei pescatori, Porto Vado.

Nello specchio d'acqua antistante si colloca il terminal container Maersk. In prossimità del limite occidentale si trova anche l'importante terminal di Corsica e Sardinia Ferries che ogni anno muove un elevato numero di utenti che utilizzano il servizio.

In funzione di queste attività e del passaggio estivo diretto alle spiagge sono nate numerose attività di commercio al dettaglio. E' il circolo ricreativo la Baia dei Pirati.

La passeggiata a mare, attualmente presenta una cesura nella percorrenza pedonale, in questo tratto, compreso tra il limite occidentale della macrozona Lungomare Centrale e la passeggiata prospiciente il borgo di Porto Vado, è attualmente in corso il cantiere per collegare, con un percorso ciclopedonale, le due parti.

L'ultimo tratto, di recente realizzazione, manca della segnaletica podotattile in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Percorsi:

- Spiaggia dei Pescatori
- Lungomare Aurelia

Spazi collettivi:

- Giardini Marinai d'Italia

EDIFICI PUBBLICI ED EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

- Centro polifunzionale "La Baia dei Pirati"

FERMATE BUS

- Fermata bus Porto Vado dir. Savona
- Fermata bus Porto Vado dir. Spotorno

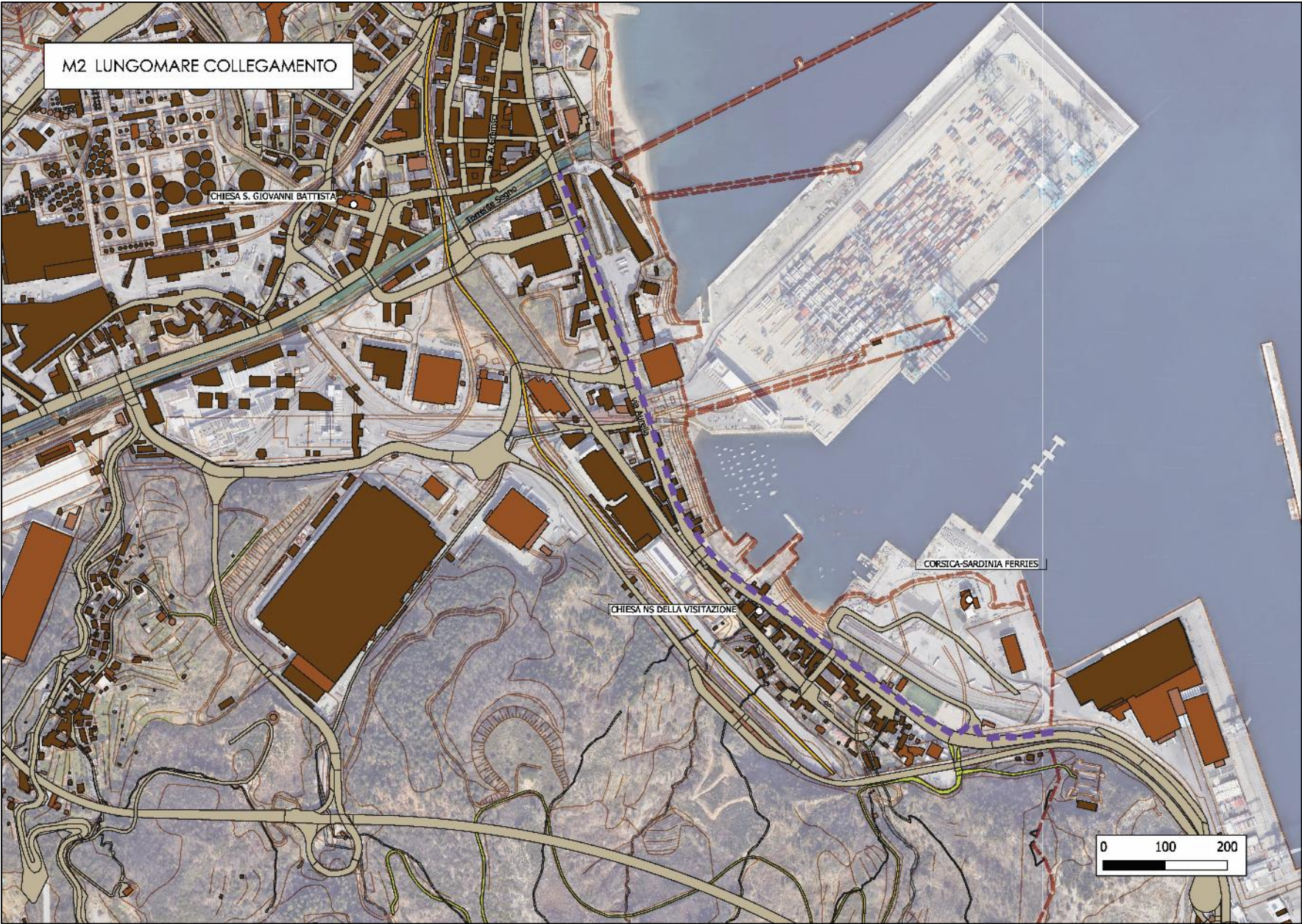
CRITICITA'

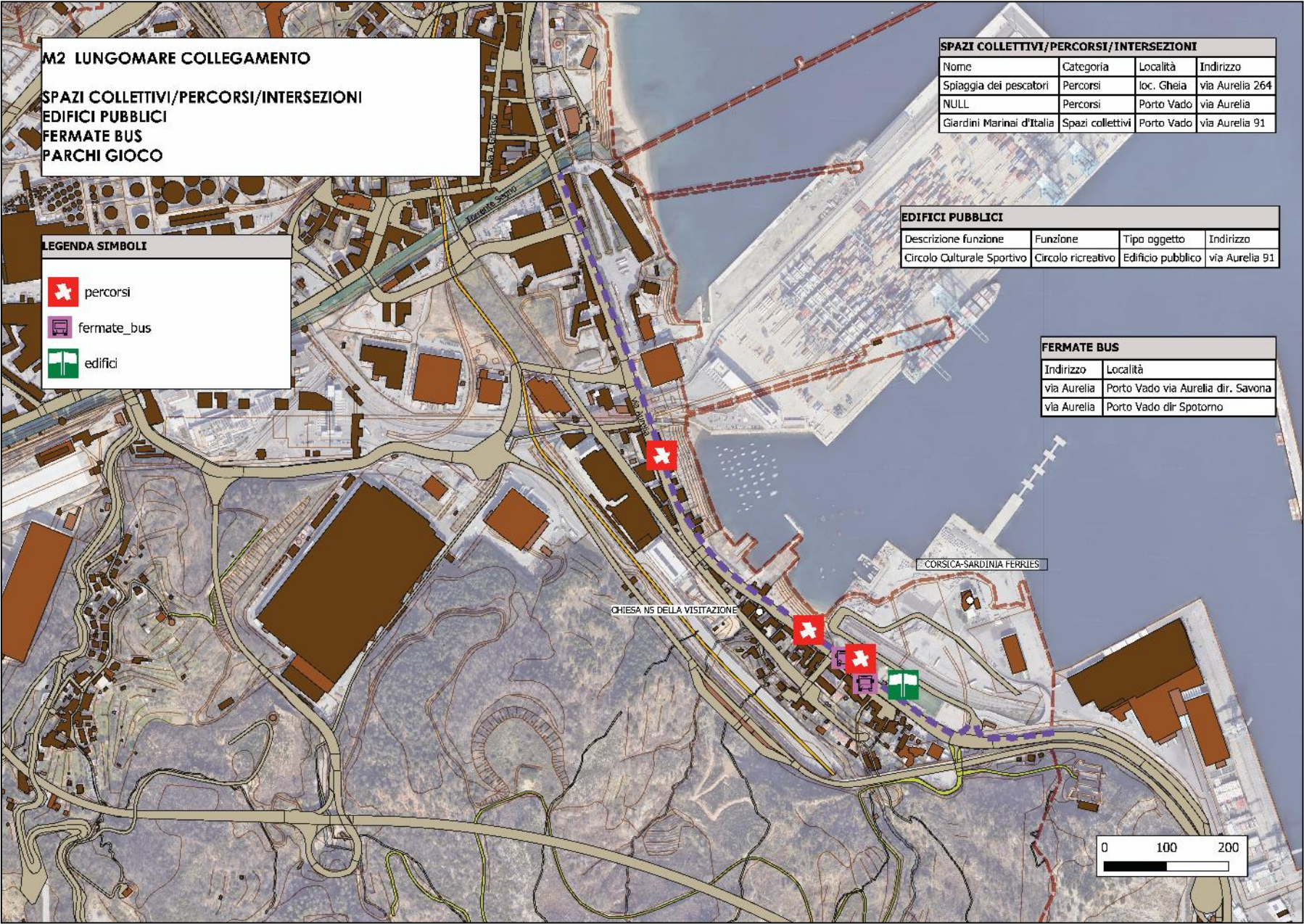
Si tratta di una macroarea nella quale le maggiori criticità si riscontrano nella mancanza di pavimentazione podotattile principalmente in prossimità degli attraversamenti.

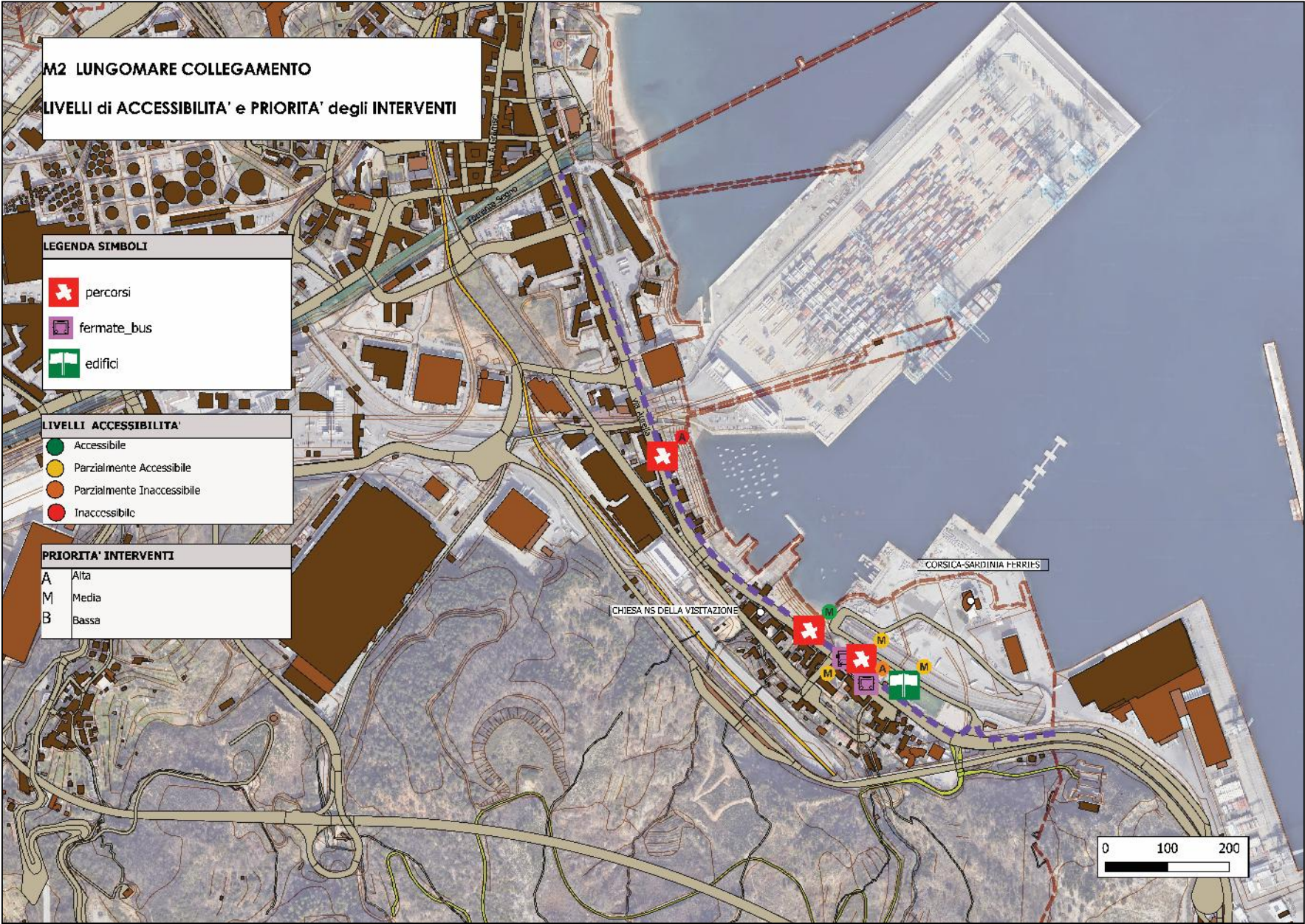
I marciapiedi lungo la direttrice Aurelia (lato monte) a tratti presentano larghezze insufficienti e mancanza di rampe di raccordo.

INTERVENTI E FASI

Progetto per la riqualificazione litoranea fronte mare a Porto Vado in fase di cantiere.







M2 LUNGOMARE COLLEGAMENTO**SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI**

Nome	Categoria	Indirizzo	Località	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2	Codice scheda 3	Codice scheda 4
Spiaggia dei pescatori	Percorsi	via Aurelia 264	loc. Gheia	Inaccessibile	A	Manca parte della passeggiata a completamento del tracciato esistente	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile	S0-Percorso con pavimentazione podotattile	S2A-Abbassamento della quota di banchina con marciapiedi di larghezza ridotta	S10-Implanto semaforico pedonale
NULL	Percorsi	via Aurelia	Porto Vado	Accessibile	M	LE INDICAZIONI PER DISABILI VISIVI IN PROSSIMITA' DELL'ATTRAVERSAMENTO SONO PRESENTI SOLO DA UN LATO DELLA STRADA. ADEGUAMENTI NECESSARI SI RIFERISCONO AI PERCORSI A MONTE (LATO EDIFICI)	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile	(NULL)	(NULL)	(NULL)
Giardini Marinali d'Italia	Spazi collettivi	via Aurelia 91	Porto Vado	Parzialmente Accessibile	M	MANCA RAMPA DI COLLEGAMENTO VERSO SOCIETA' BAIA DEI PIRATI	S5-Parcheggio disabili con due posti auto in linea	S2B-Abbassamento della quota di banchina con piazzola quota carreggiata	(NULL)	(NULL)

EDIFICI PUBBLICI

Descrizione funzione	Tipo oggetto	Funzione	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1
Circolo Culturale Sportivo	Edificio pubblico	Circolo ricreativo	via Aurelia 91	Parzialmente Accessibile	M	Dotato di spazi esterni e parcheggi (senza parcheggio disabili ma con ampia disponibilità). Assenza di rampe di raccordo tra le aree esterne e i percorsi pubblici	S4B-Parcheggio disabili con 1 posto auto a pettine

FERMATE BUS

Località	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità	Note	Codice scheda 1
Porto Vado via Aurelia dir. Savona	via Aurelia	Parzialmente Accessibile	M	Fermata con dotazioni sufficienti da rivedere posizione palina informativa e segnaletica podotattile	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
Porto Vado dir Spotorno	via Aurelia	Parzialmente Inaccessibile	A	Fermata priva di dotazioni	S6-Fermata bus con pensilina

Macroarea M3: SAN GENESIO

Piccola frazione a monte della zona commerciale e artigianale. Posta nell'entroterra è costituita da un nucleo abitativo residenziale.

La viabilità che collega il borgo (via Montegrappa) è costituita in prevalenza da mezzi pesanti. Non sono presenti edifici pubblici ed esercizi commerciali. La percorrenza interna che collega il borgo (via Na Munte) ha una carreggiata ridotta e pertanto non consente uno spazio dedicato alla percorrenza pedonale.

Si individuano due spazi aggregativi: la Società di Mutuo Soccorso e un parco giochi .

PARCO GIOCHI

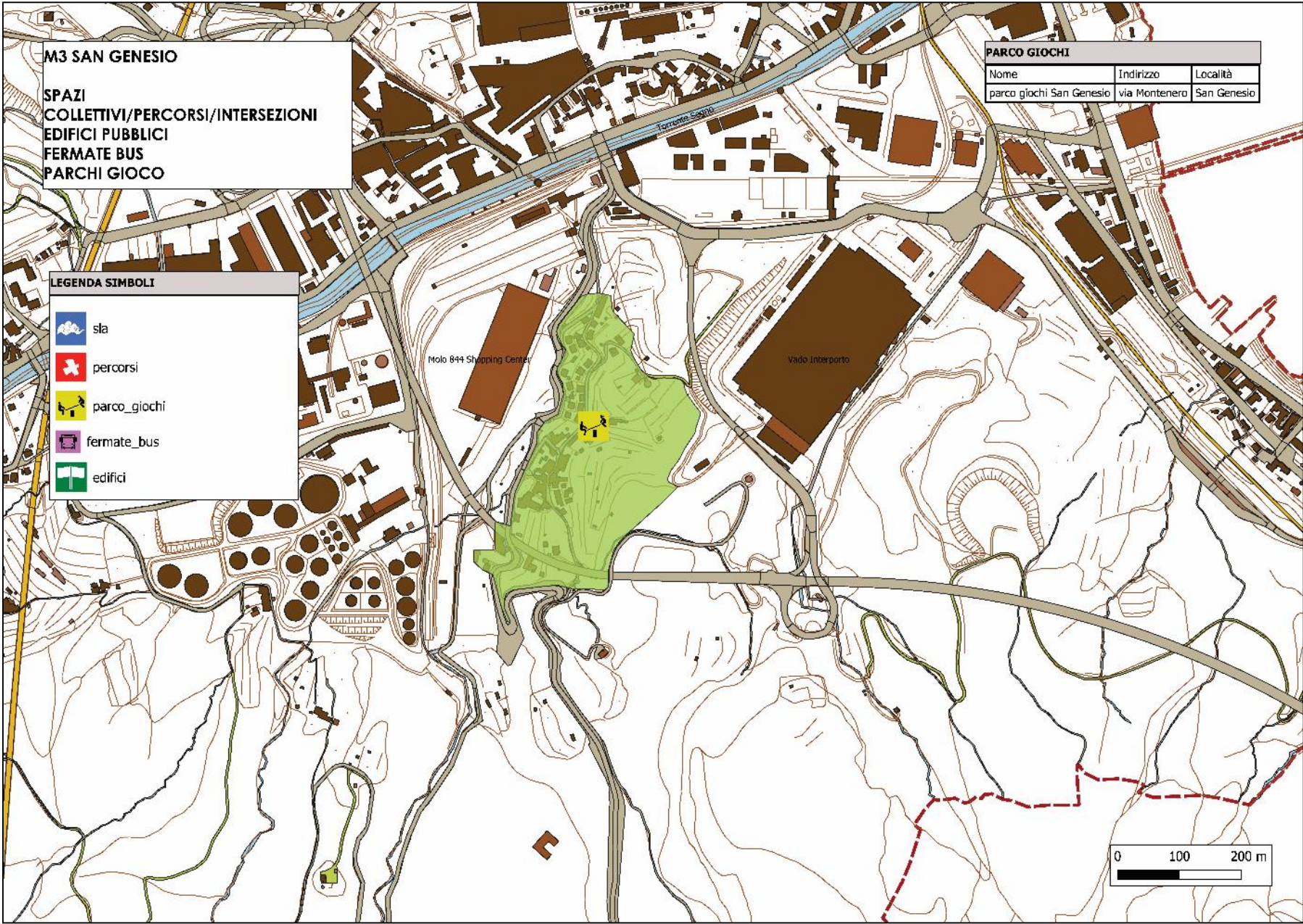
Il parco giochi di San Genesio è ubicato in prossimità della Società ed è dotato di rampa di accesso ma con eccessiva pendenza. E' privo di giochi inclusivi e con pavimentazione sconnessa, in prossimità non sono presenti posti auto destinati a disabili.

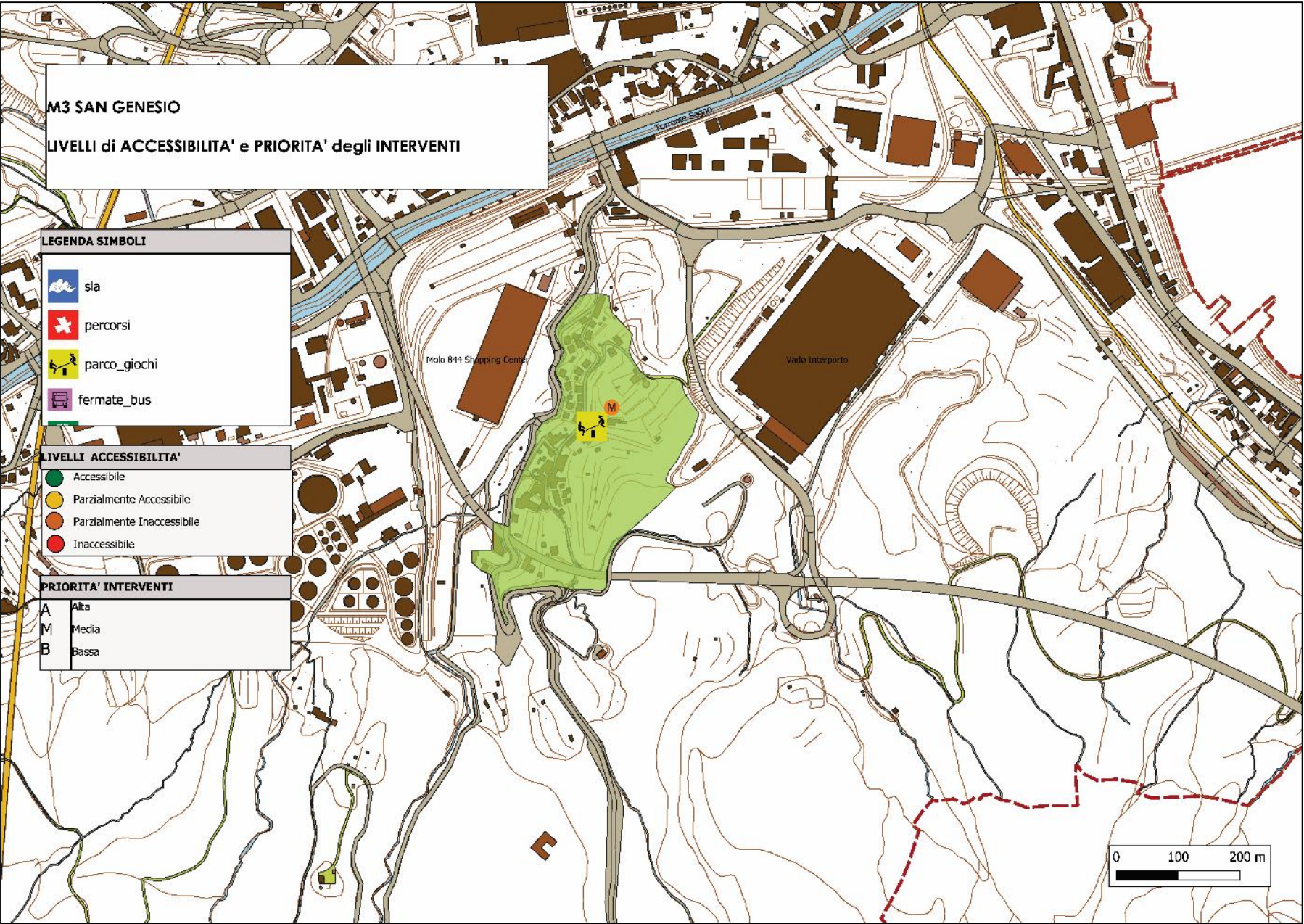
CRITICITA'

I percorsi sono privi di percorrenza pedonale e le vie di accesso alle unità residenziali costituite da condomini in prevalenza hanno marciapiedi di larghezza limitata.

Il Parco giochi necessita di adeguamento (nuova pavimentazione antitrauma colato, giochi inclusivi)







M3 SAN GENESIO

PARCO GIOCHI					
Nome	Indirizzo	Località	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note
parco giochi San Genesio	via Montenero	San Genesio	Parzialmente Inaccessibile	M	Dotato di una rampa d'ingresso con pendenza eccessiva. La pavimentazione è in pessimo stato di conservazione. La pavimentazione antitrauma è da sostituire.

Macroarea M4: VALLE DI VADO

La macroarea Valle di Vado è la prima delle frazioni del territorio comunale per vicinanza al centro cittadino.

Si sviluppa soprattutto lungo la sponda sinistra del torrente Segno, anche se nuovi complessi residenziali sono stati realizzati sulla sponda destra e in tempi recenti collegati da una passerella pedonale accessibile (passerella Staffette Partigiane) oltre che dai ponti veicolari.

Il nucleo ha vocazione prevalentemente agricola benché collocato in prossimità di aree che in passato erano destinate a complessi industriali di medie dimensioni.

Ha la caratteristica di avere una connotazione sociale fortemente aggregativa (come le altre frazioni) e pertanto in questo ambito trovano collocazione edifici pubblici destinati alla comunità.

PARCHI GIOCHI

- Parco scuola elementare via G. Bertola

EDIFICI PUBBLICI ED EDIFICI DI PROPRIETÀ COMUNALE

- Scuola primaria G. Bertola
- Ambulatorio di via Piave 22
- Museo della civiltà contadina "Casa Celesia"

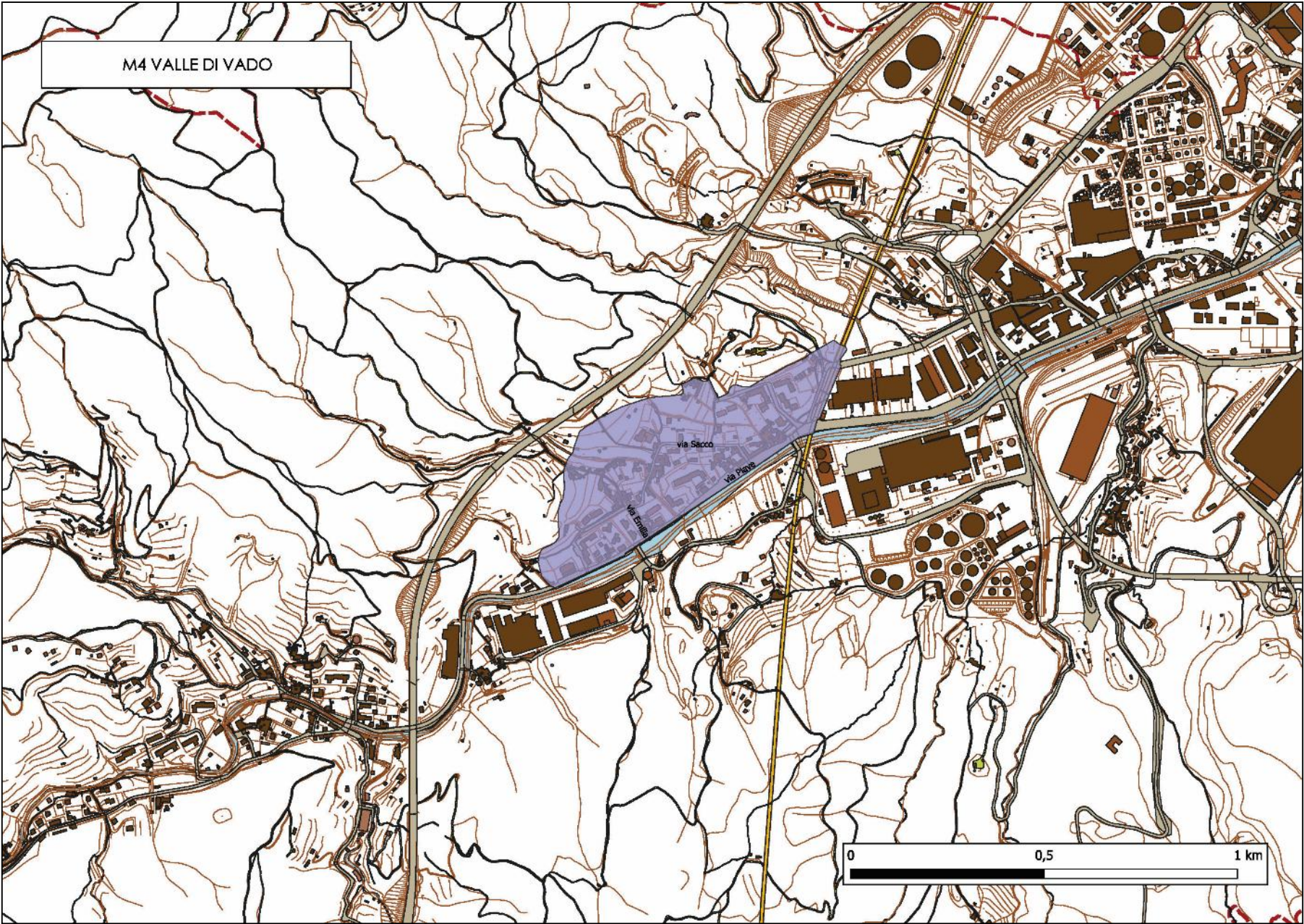
FERMATE BUS

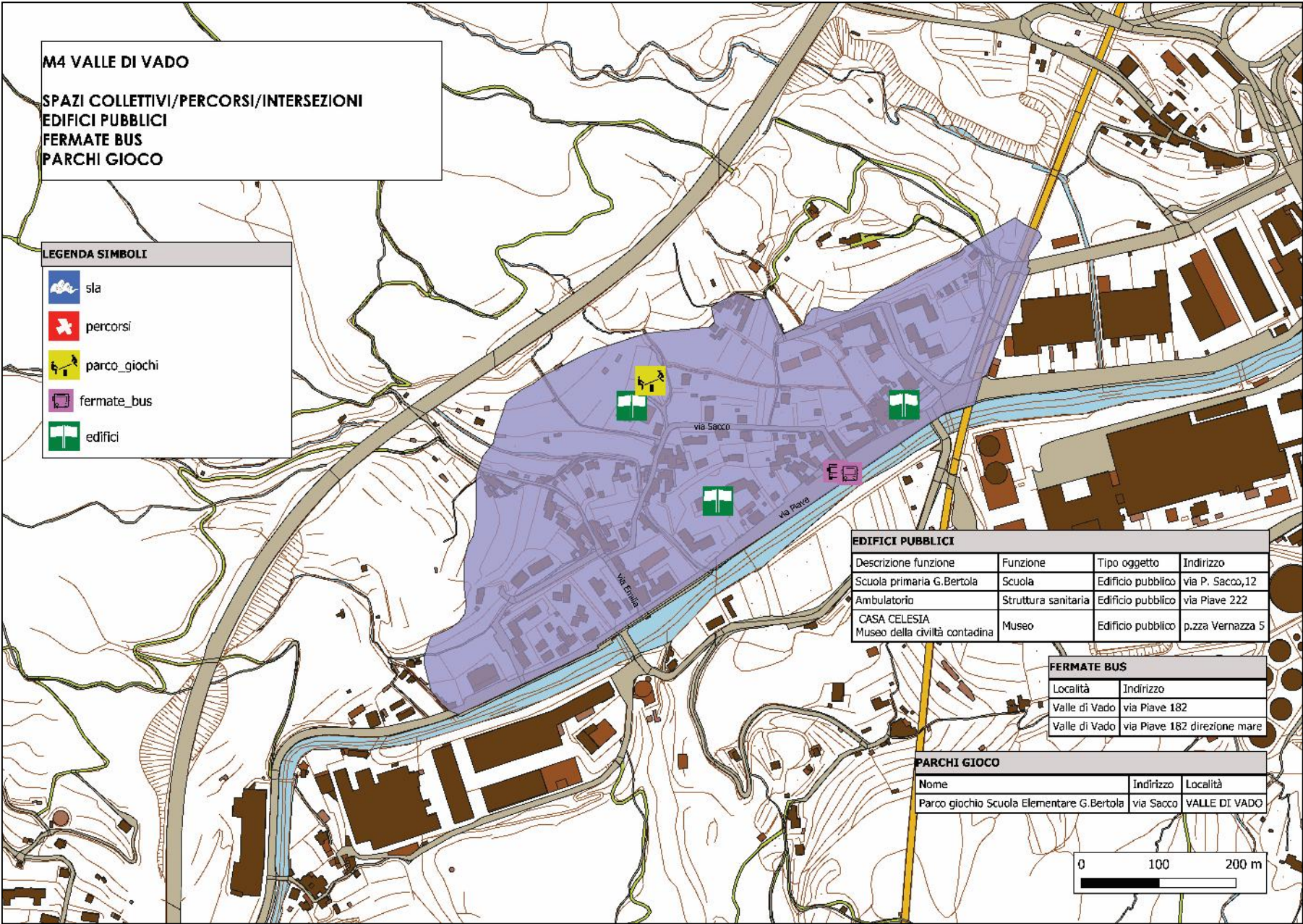
- via Piave 182 dir. monti
- via Piave dir. mare

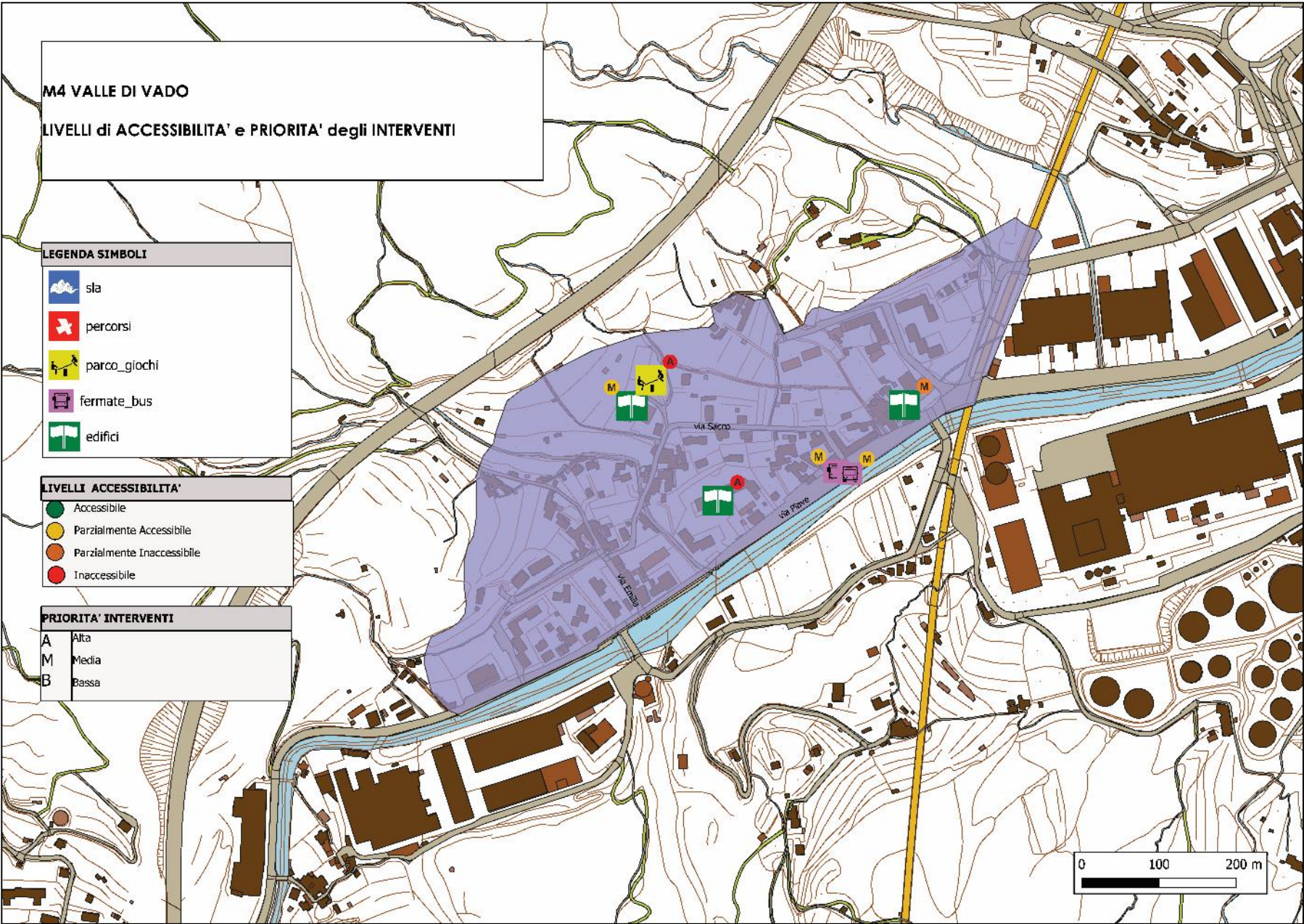
CRITICITÀ

Le criticità dell'area si riscontrano in tutti gli elementi analizzati. Il parco giochi è inaccessibile per mancanza di pavimentazione e giochi inclusivi. Gli immobili di proprietà pubblica sono quasi completamente inaccessibili sia per disabilità motorie (l'ambulatorio è privo di rampa di accesso e servizio igienico adeguato) che per disabilità sensoriali. Il museo è inaccessibile per configurazione su più livelli e con passaggi stretti ma potrebbe essere adeguato con descrizioni accessibili inclusive poste all'esterno.

Le fermate bus sono dotate di pensilina ma necessitano di adeguamento.







M4 VALLE DI VADO

EDIFICI PUBBLICI					
Descrizione funzione	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità	Note	Codice scheda 1
Scuola primaria G.Bertola	via P. Sacco,12	Parzialmente Accessibile	M	I bagni disabili sono presenti e di dimensioni adeguate, utilizzati come deposito. Mancanza di seg	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
Ambulatorio	via Piave 222	Inaccessibile	A	Manca rampa di accesso sia nelle aree esterne che per accedere all'interno.Servizio igienico non	S7A,S7B-Servizio igienico disabili dimensioni minime: pianta, pros
CASA CELESTIA Museo della civiltà contadina	p.zza Vernazza 5	Parzialmente Inaccessibile	M	Si tratta di un piccolo spazio espositivo molto interessante che non consente adeguamenti per l'e	S7A,S7B-Servizio igienico disabili dimensioni minime: pianta, pros

FERMATE BUS				
Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità	Note	Codice scheda 1
via Piave 182	Parzialmente Accessibile	M		S6-Fermata bus con pensilina
via Piave 182 direzione mare	Parzialmente Accessibile	M	Necessita di un migliore posizionamento delle informazioni sulla palina	(NULL)

PARCHI GIOCO					
Nome	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità	Note	schint_pgiochi
Parco giochi Scuola Elementare G.Bertola	via Sacco	Inaccessibile	A	Giochi Inaccessibili per mancanza di pavimentazione. In corrispondenza dei giochi è presente pavimentazione antitrauma colatai	SP-Parco giochi

Macroarea M5: SANT' ERMETE

Anche questa zona, come la precedente si trova nell'entroterra comunale e di questo un tempo rappresentava la parte agricola. Come la Valle di Vado si sviluppa lungo il torrente Segno che ne disegna l'orografia.

E' un nucleo storico di antiche origini, come testimonia la cappella romanica di Sant'Ermete appunto.

In quest'area troviamo residenze, per la maggior parte rappresentate da edifici di altezza limitata, qualche esercizio commerciale, impianti sportivi e scuole.

La viabilità pedonale non è adeguata alle esigenze contemporanee benché nel corso del tempo siano stati eseguiti interventi di miglioramento e manutenzione. Ed è proprio in questo ambito che si riscontrano notevoli criticità.

Gli elementi analizzati si concentrano per la maggior parte nella porzione più a valle della macroarea.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Spazi collettivi:

- Campo da calcetto

Percorsi:

- via Sant'Ermete

Intersezioni:

- intersezione via Berlingeri - via Pertinace

PARCHI GIOCHI

- Parco giochi via Bellandi

EDIFICI PUBBLICI ED EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

- Scuola Primaria Don Milani
- Società do mutuo Soccorso

FERMATE BUS

- fermata via Pertinace via Lazio (dir. mare)
- fermata Ponte dell'Isola

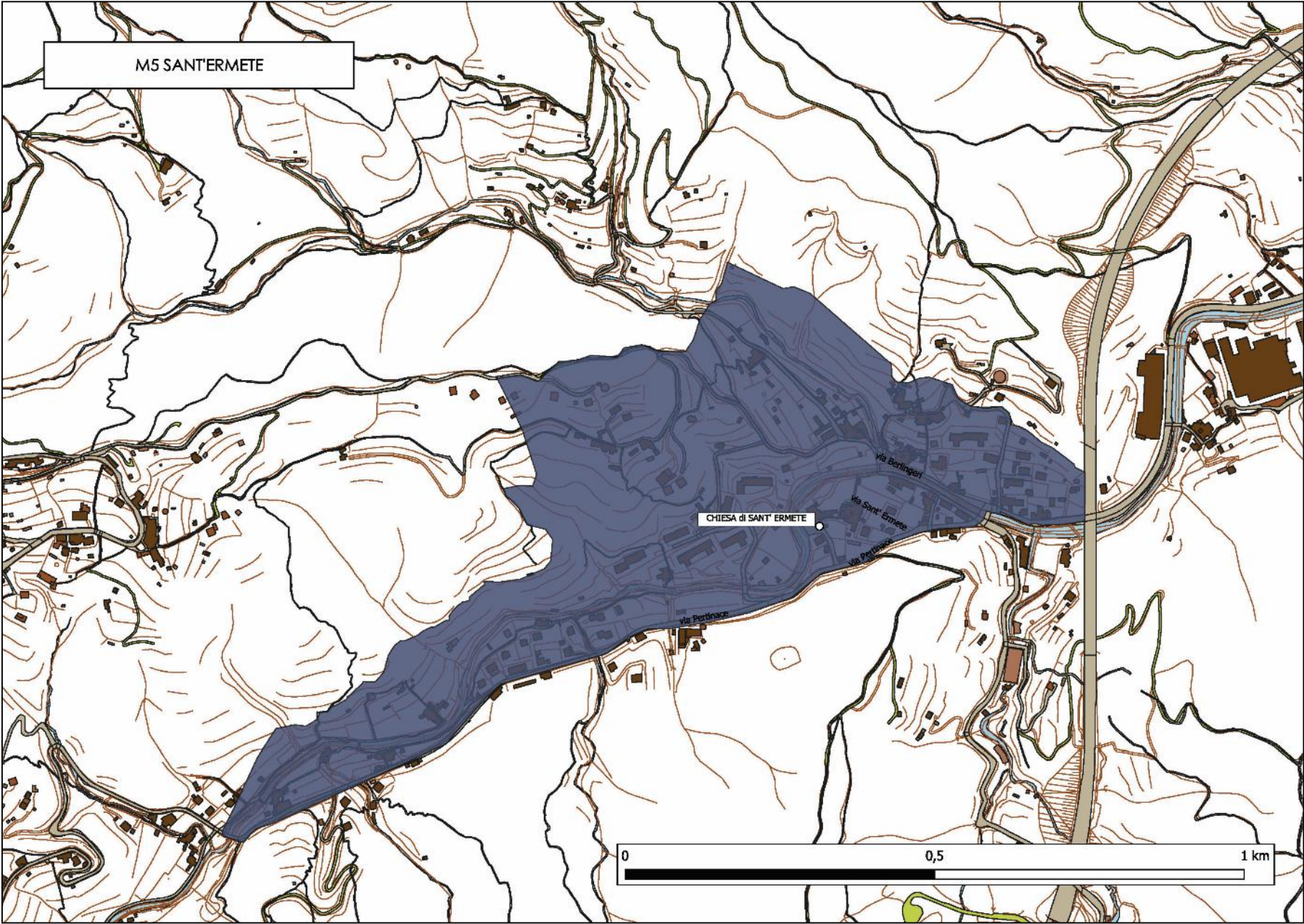
CRITICITA'

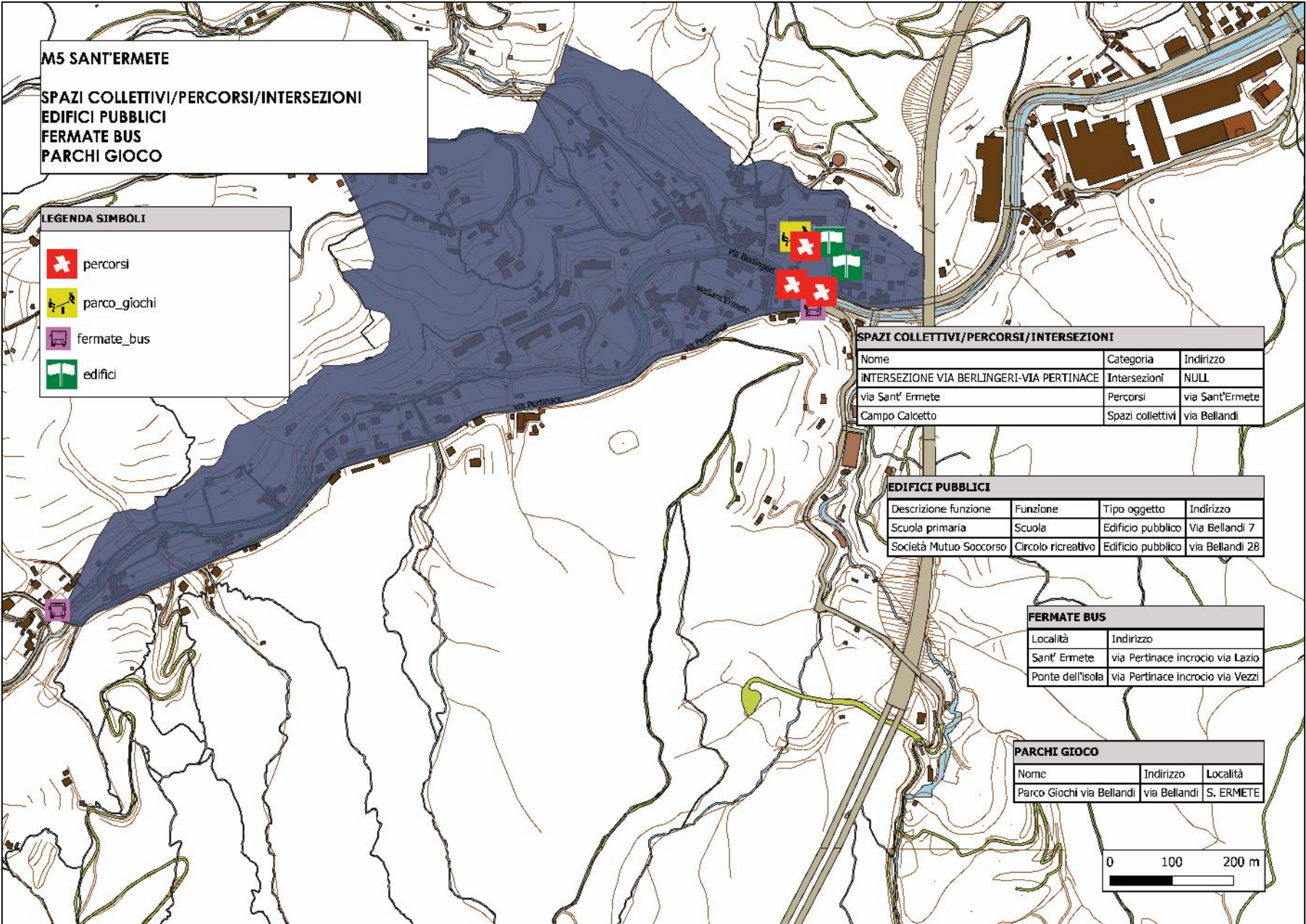
Le criticità si riscontrano principalmente nei percorsi e negli edifici pubblici. L'intersezione analizzata è priva di rampe, pavimentazione podotattile e la larghezza è insufficiente. La mancanza di pavimentazione podotattile si riscontra che nella restante parte dei percorsi .

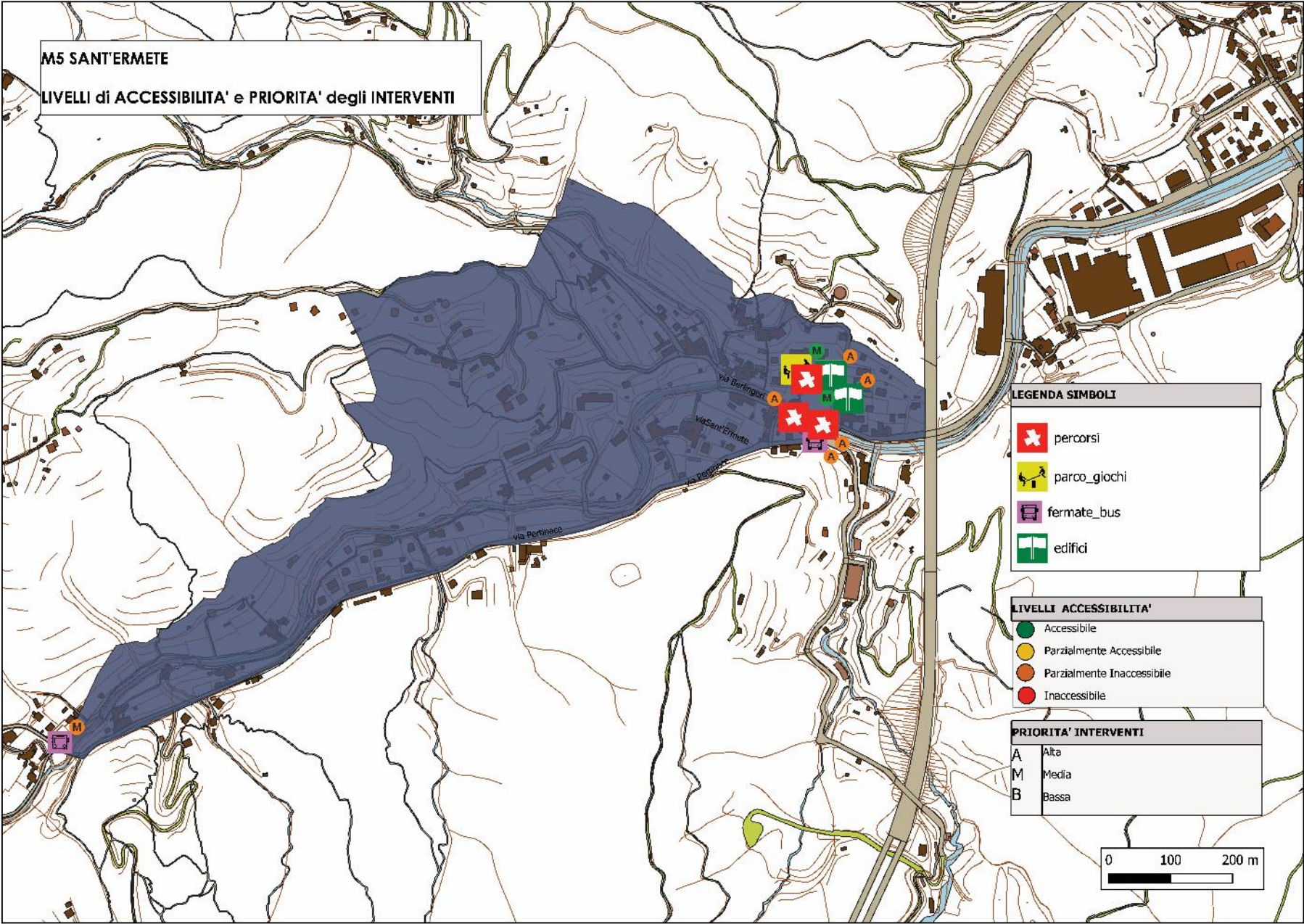
Gli edifici pubblici (edificio scolastico e la società sono privi di collegamento verticale e i servizi igienici non sono adeguati)

INTERVENTI E FASI

Parco giochi via Bellandi: realizzato







M5 SANT' ERmete**SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI**

Nome	Categoria	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2
INTERSEZIONE VIA BERLINGERI-VIA PERTINACE	Intersezioni	NULL	Parzialmente Inaccessibile	A	Intersezione a prevalenza veicolare. I percorsi pedonali che confluiscono hanno marciapiedi di larghezza ridotta, sono privi di rampe di raccordo e segnaletica. Si rileva la mancanza di un parcheggio disabili.	S0-Percorso con pavimentazione podotattile	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile
via Sant' Ermete	Percorsi	via Sant'Ermete	Parzialmente Inaccessibile	A	Larghezza marciapiedi insufficiente, mancanza di rampe e pavimentazione sconnessa.	S2A-Abbassamento della quota di banchina con marciapiedi di larghezza ridotta	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
Campo Calcetto	Spazi collettivi	via Bellandi	Accessibile	M	Gli spogliatoi posizionati in un container hanno n.1 bagno disabili attrezzato. Parcheggio disabili in prossimità della società	S4B-Parcheggio disabili con 1 posto auto a pettine	(NULL)

EDIFICI PUBBLICI

Funzione	Descrizione funzione	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2
Scuola	Scuola primaria	Via Bellandi 7	Parzialmente Inaccessibile	A	Mancanza collegamento verticale accessibile. Mancano wc disabili per bambini presente per adulti solo al PT. I piani superiori non hanno WC per disabili. Uscita di sicurezza con scalini pericolosi	S8B-Ascensore per costruzioni esistenti	S7A,S7B-Servizio igienico disabili dimensioni minime: pianta, prospetti
Circolo ricreativo	Società Mutuo Soccorso	Via Bellandi 28	Parzialmente Inaccessibile	A	Accesso al P1 non dotato di ascensore/montascale.Servizio igienico non adeguato disabili	S8B-Ascensore per costruzioni esistenti	S7A,S7B-Servizio igienico disabili dimensioni minime: pianta, prospetti

FERMATE BUS

Località	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2
Sant' Ermete	via Pertinace incrocio via Lazio	Parzialmente Inaccessibile	A	Fermata nodale frazionale	S6-Fermata bus con pensilina	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
Ponte dell'Isola	via Pertinace incrocio via Vezzi	Parzialmente Inaccessibile	M	Fermata con interferenze di parcheggi auto	S6-Fermata bus con pensilina	S0-Percorso con pavimentazione podotattile

PARCHI GIOCO

Nome	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Località	schint_pgiochi
Parco Giochi via Bellandi	via Bellandi	Accessibile	M	L'accesso al parco avviene sia attraverso scale che da una rampa	S. ERMETE	6

Macroarea M6: SEGNO

La macroarea della frazione di Segno è quella posta più a ovest e nell'entroterra. Costituita da nuclei abitati sparsi trova la maggior concentrazione di servizi in prossimità della chiesa di San Maurizio.

Anche per questa frazione che maggiormente risente della distanza dal centro cittadino le attività prevalenti sono quelle connesse all'attività agricola.

Vista la natura di questo territorio i percorsi sono praticamente privi di marciapiedi.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Spazi collettivi:

- p.zza Guastavino
- Cimitero frazionale di Segno

PARCHI GIOCHI

- Parco giochi oratorio Santa Margherita

EDIFICI PUBBLICI ED EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

- Ex scuola primaria C. Grillo:
ambulatorio al PT
alloggio PT
seggio elettorale P1

FERMATE BUS

Fermata bus via Peluffo dir. mare
Fermata bus via Peluffo dir. monte

CRITICITA'

Le criticità sono state riscontrate:

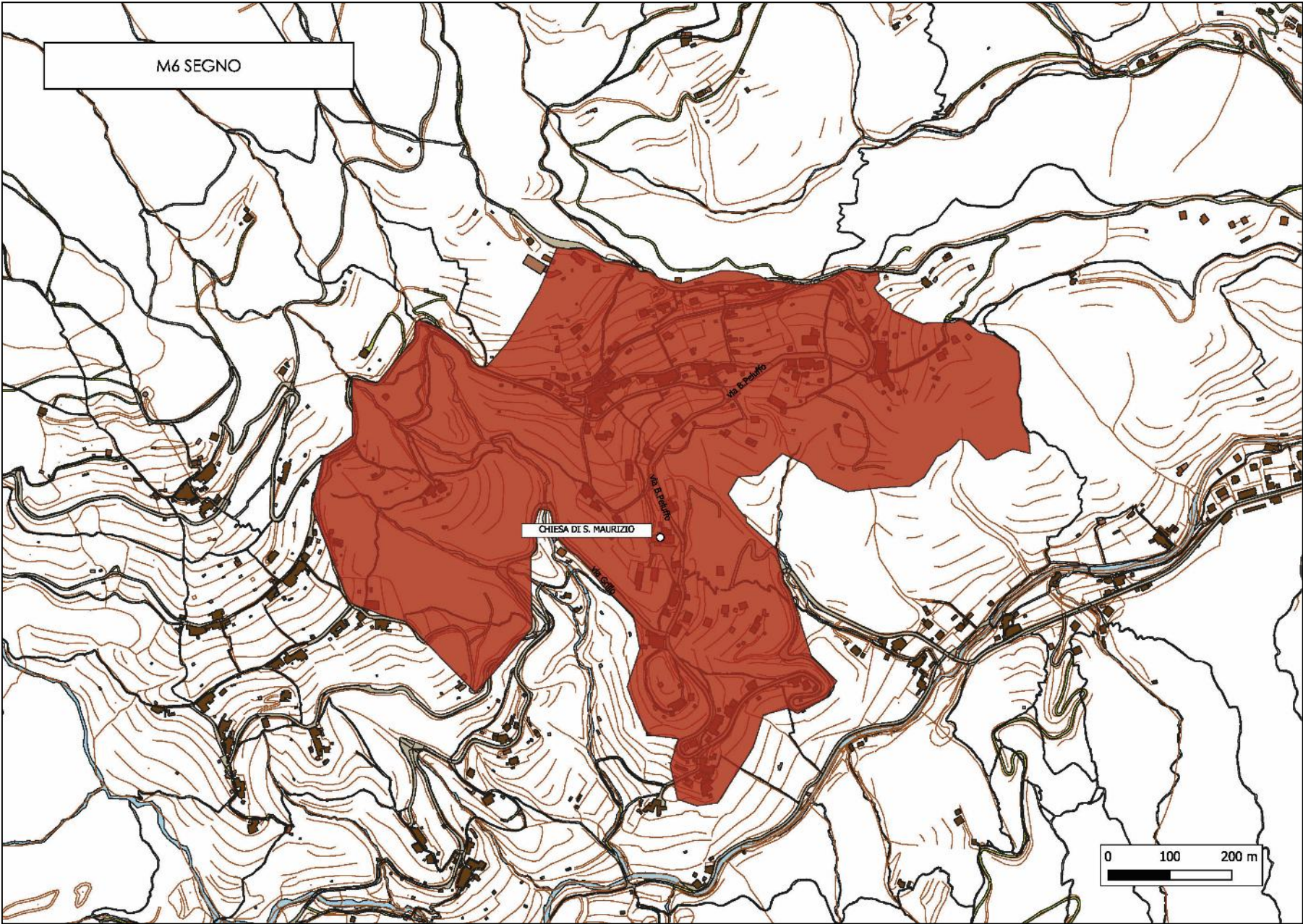
nel cimitero frazionale che nella parte storica è privo di percorsi accessibili e rampe e con un percorso di accesso di eccessiva ripidezza > 8%.
nella piazza Guastavino oggetto di recente manutenzione pertanto accessibile per disabilità motorie ma privo di pavimentazione podotattile.

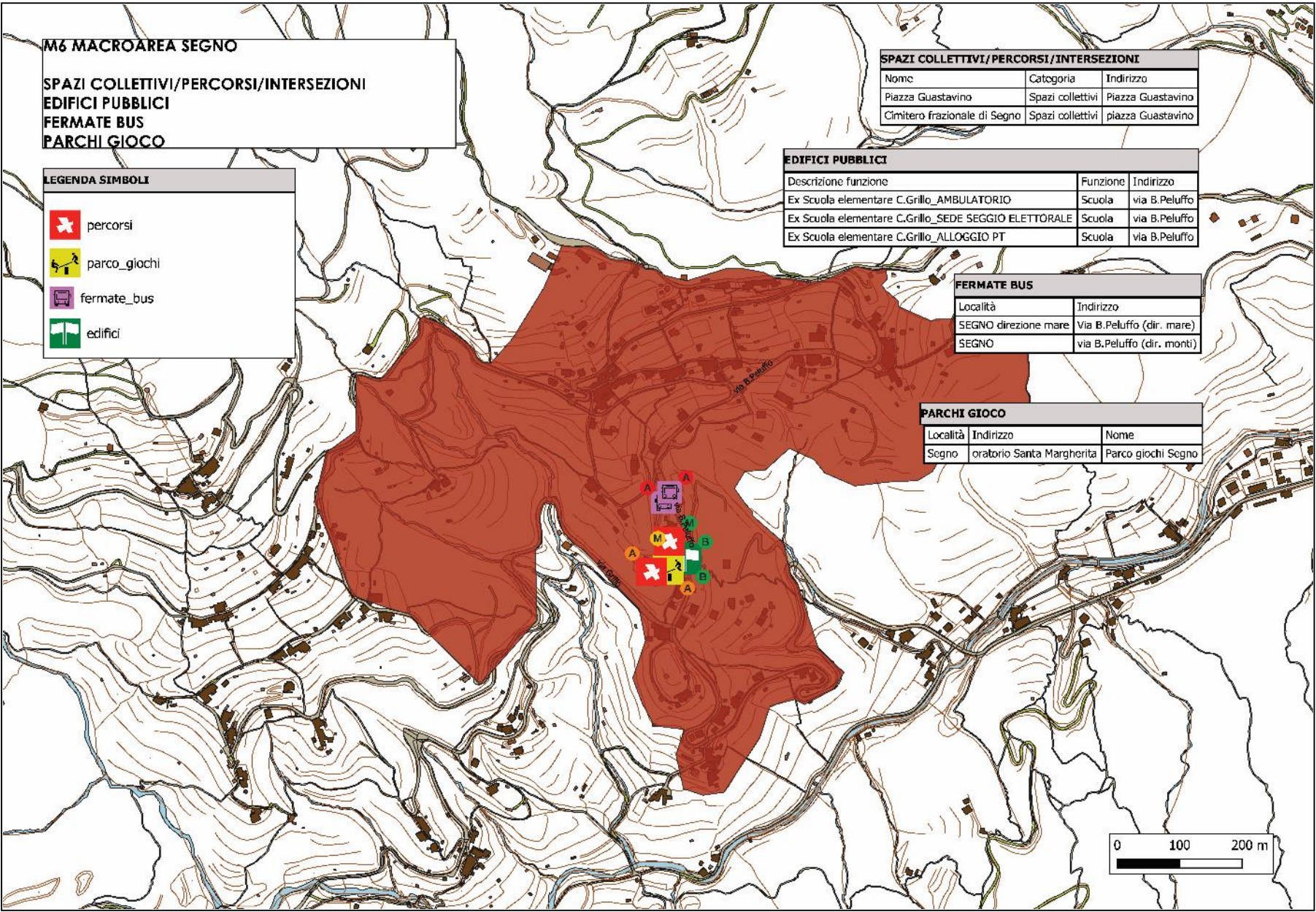
I percorsi sono quasi totalmente privi di marciapiedi e rampe anche in prossimità di alcuni edifici (società di mutuo soccorso)

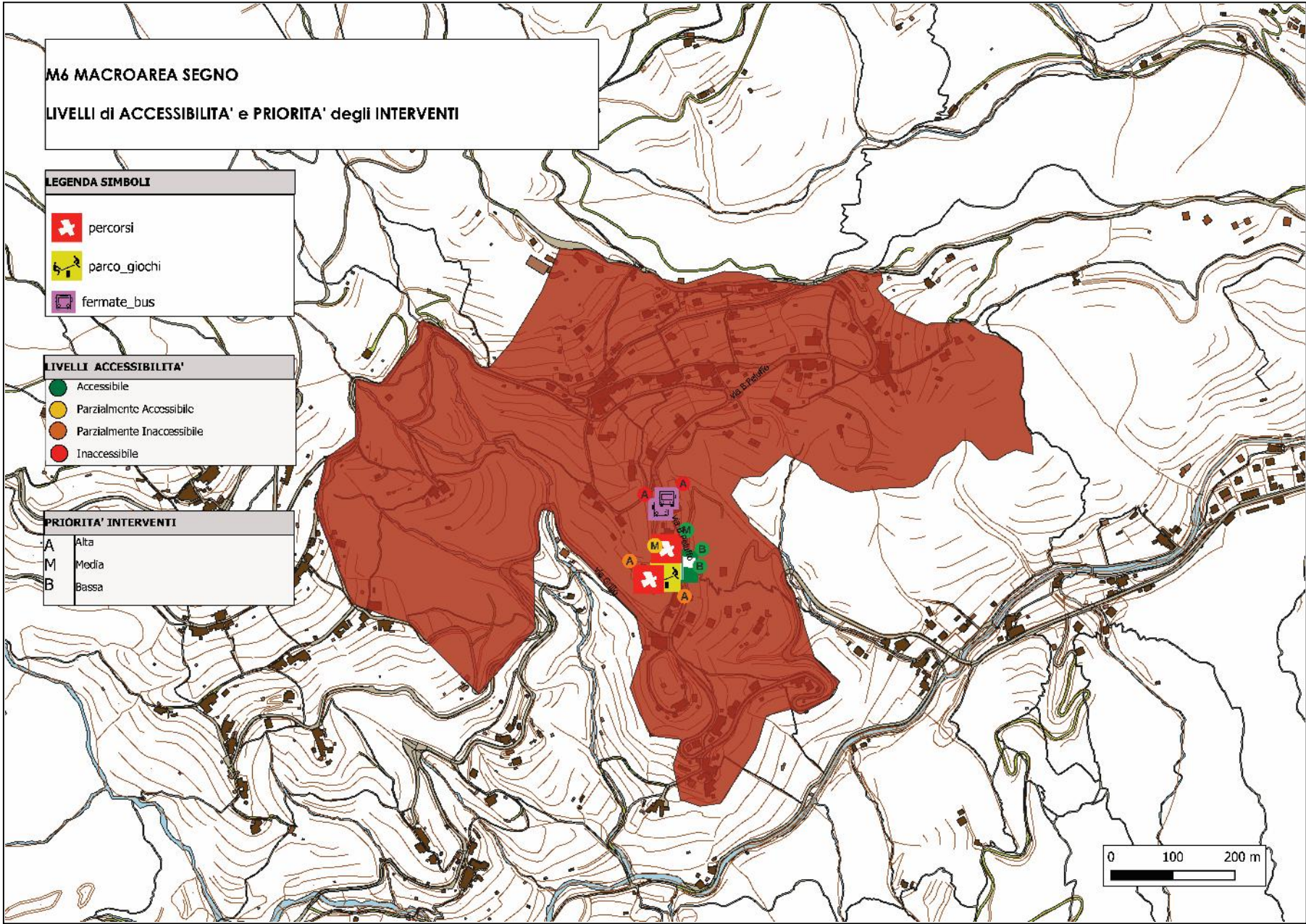
Le fermate bus sono prive di pensilina e dotazioni accessibili.

INTERVENTI E FASI

Progetto Parco giochi di Segno (fase PFTE)







M6 SEGNO**SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI**

Nome	Indirizzo	Categoria	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2
Piazza Guastavino	Piazza Guastavino	Spazi collettivi	Accessibile	M	Manca segnaletica podotattile. Potrebbe essere utile una mappa tattile descrittiva dell'entroterra comunale	S0-Percorso con pavimentazione podotattile	S9-Mappa tattile
Cimitero frazionale di Segno	piazza Guastavino	Spazi collettivi	Parzialmente Inaccessibile	A	Rampa di accesso con pendenza eccessiva ovviabile con la creazione di un parcheggio disabili interno:Percorsi con pavimentazione interna sconnessa	S4B-Parcheggio disabili con 1 posto auto a pettine	S0-Percorso con pavimentazione podotattile

EDIFICI PUBBLICI

Descrizione funzione	Funzione	Tipo oggetto	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità intervento globale	Note
Ex Scuola elementare C.Grillo_AMBULATORIO	Scuola	Edificio pubblico	via B.Peluffo	Accessibile	B	
Ex Scuola elementare C.Grillo_SEDE SEGGIO ELETTORALE	Scuola	Edificio pubblico	via B.Peluffo	Parzialmente Accessibile	M	Ex sede delle scuole elementari a questo viene utilizzato come sede di seggio elettorale. La rampa d'ingresso non è realizzata in maniera ottimale per l'accesso con sedia a rotelle. Alcune porte interne hanno dimensioni minime. Trattandosi di un immobile ad uso pubblico occorre segnaletica
Ex Scuola elementare C.Grillo_ALLOGGIO PT	Scuola	Edificio pubblico	via B.Peluffo	Accessibile	B	

FERMATE BUS

Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1
Via B.Peluffo (dir. mare)	Inaccessibile	A	Fermata priva di dotazioni	S6-Fermata bus con pensilina
via B.Peluffo (dir. monti)	Inaccessibile	A	Fermata priva di dotazioni	S6-Fermata bus con pensilina

PARCHIO GIOCO

Nome	Località	Grado accessibilità	Priorità di intervento	Note	schint_pgiochi
Parco giochi Segno	Segno	Parzialmente Inaccessibile	A	Dotato di una rampa d'ingresso con pendenza eccessiva. La pavimentazione è in pessimo stato d	12

Macroarea M7: AREA COMMERCIALE

Questa macroarea si colloca a monte della SS1 Aurelia. E' la porzione di territorio che maggiormente è stata oggetto di trasformazioni urbane.

Caratterizzata principalmente da complessi commerciali di medie dimensioni collegate da viabilità a prevalente percorrenza veicolare, un ambito la cui vocazione prevalente è quella di interscambio.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Percorsi:

- via alla Costa

EDIFICI PUBBLICI ED EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE

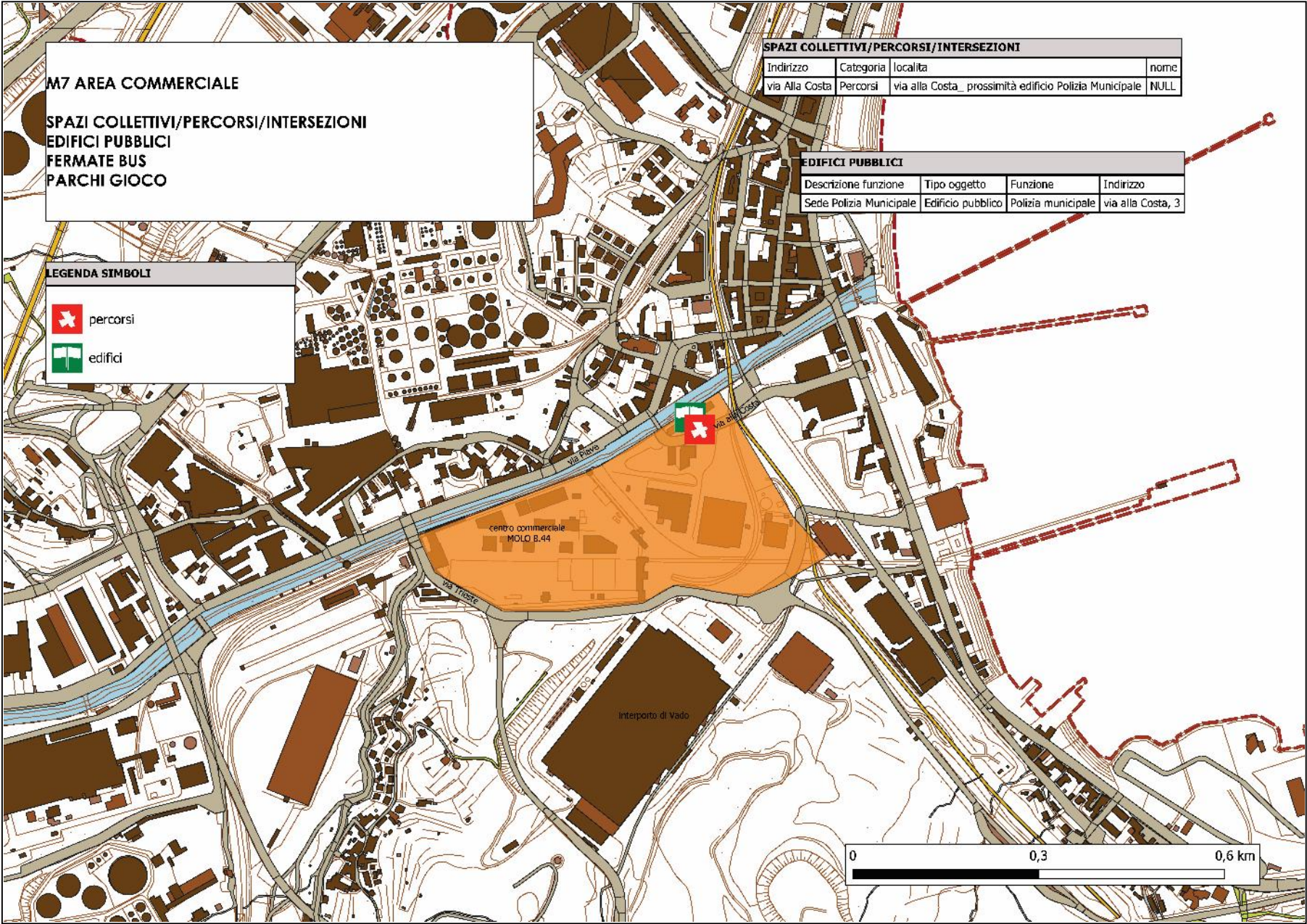
- Sede Polizia Municipale

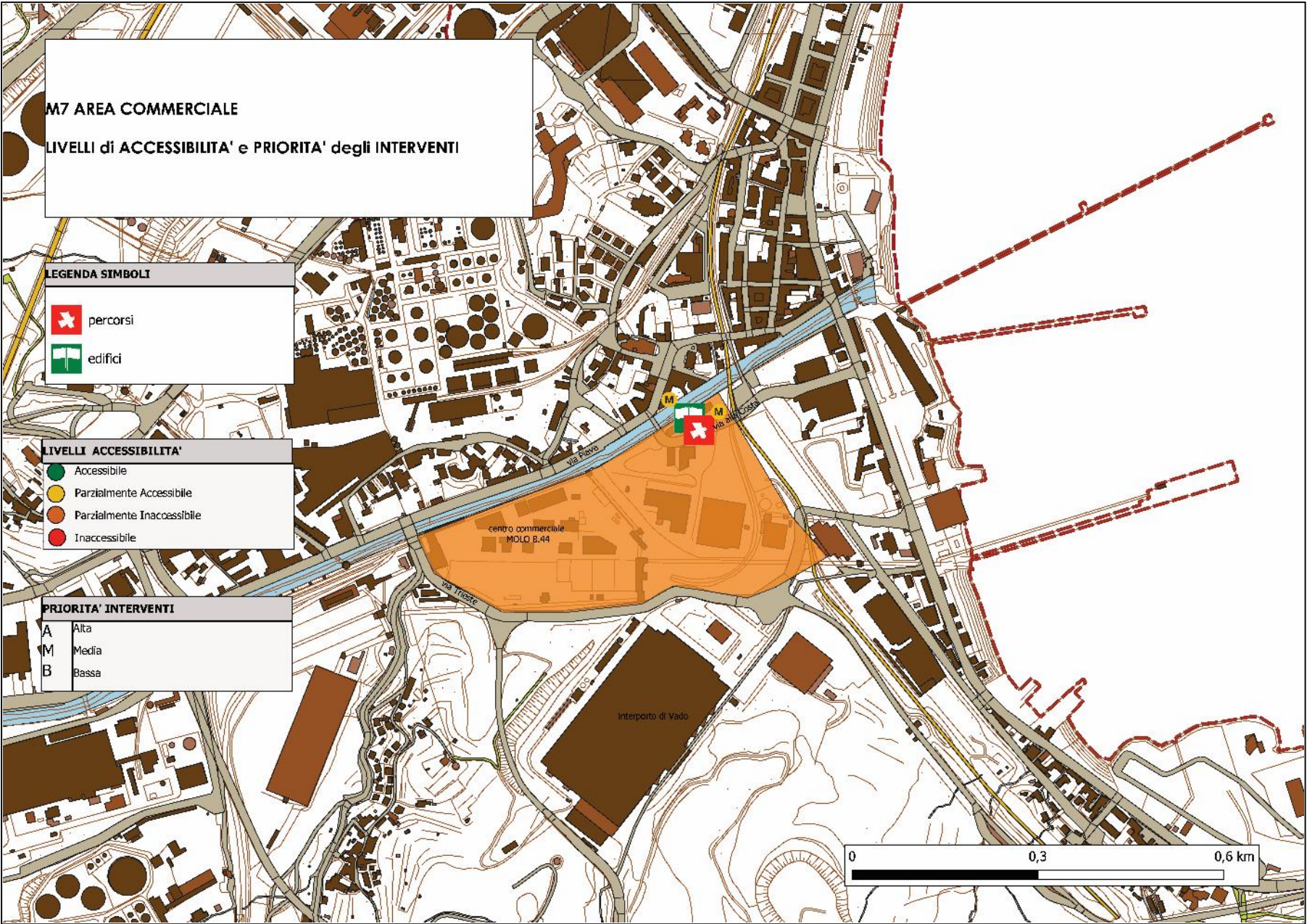
CRITICITA'

I percorsi pedonali di recente realizzazione sono stati eseguiti tenendo conto dell'abbattimento barriere fisiche, pertanto hanno rampe e raccordi di pendenze adeguate, non è tuttavia presente pavimentazione con Loges e nella porzione di marciapiede antistante l'edificio sede della Polizia Municipale le rampe di raccordo con la quota stradale hanno una larghezza non idonea al passaggio di sedia a rotelle

L'edificio sede della Polizia Municipale è accessibile ma privo di segnaletica e arredi inclusivi.







M7 AREA COMMERCIALE

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI							
Località	Indirizzo	Categoria	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2
via alla Costa_ prossimità edificio Polizia Municipale	via Alla Costa	Percorsi	Parzialmente Accessibile	M	LA PARTE LATO EDIFICI (ASL E POLIZIA MUNICIPALE) HA UNA LARGHEZZA RIDOTTA DELLE RAMPE. SAREBBE OPPORTUNO UN ABBASSAMENTO TOTALE DELLA RAMPA PER TUTTA LA LARGHEZZA DEL MARCIAPIEDI.	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile	S0-Percorso con pavimentazione podotattile

EDIFICI PUBBLICI							
Descrizione funzione	Funzione	Tipo oggetto	Indirizzo	Grado di accessibilità	Priorità intervento globale	Note	Codice scheda 1
Sede Polizia Municipale	Polizia municipale	Edificio pubblico	via alla Costa, 3	Parzialmente Accessibile	M	Edificio accessibile. Opportuno l'inserimento di segnaletica sensoriale (es. Loges per marciapiedi esterni). Valutare l'allargamento delle rampe marciapiedi esterni via alla Costa (larghezza limitata)	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile

Macroarea M8: AREA ARTIGIANALE

L'area artigianale si sviluppa all'interno del comune, lungo la direttrice di via Piave ed è delimitata a nord dall'Autostrada dei Fiori. L'accesso avviene sia da via Piave che dalla Strada di Scorrimento Veloce (Superstrada).

L'ambito è caratterizzato dai capannoni artigianali che ospitano le attività produttive.

Si analizzano pertanto quali elementi determinanti per questo strumento gli spazi collettivi e i collegamenti con questi ultimi.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Spazi collettivi:

- Cimitero Comunale di Bossarino

FERMATE BUS

- fermata bus località Cimitero di Bossarino
- via Piave

CRITICITA'

Si tratta di una macroarea non destinata alla residenzialità i cui collegamenti prevalenti avvengono mediante spostamenti con mezzi di trasporto.

Si segnala tuttavia che non esiste un percorso dedicato e accessibile verso il Cimitero Comunale.

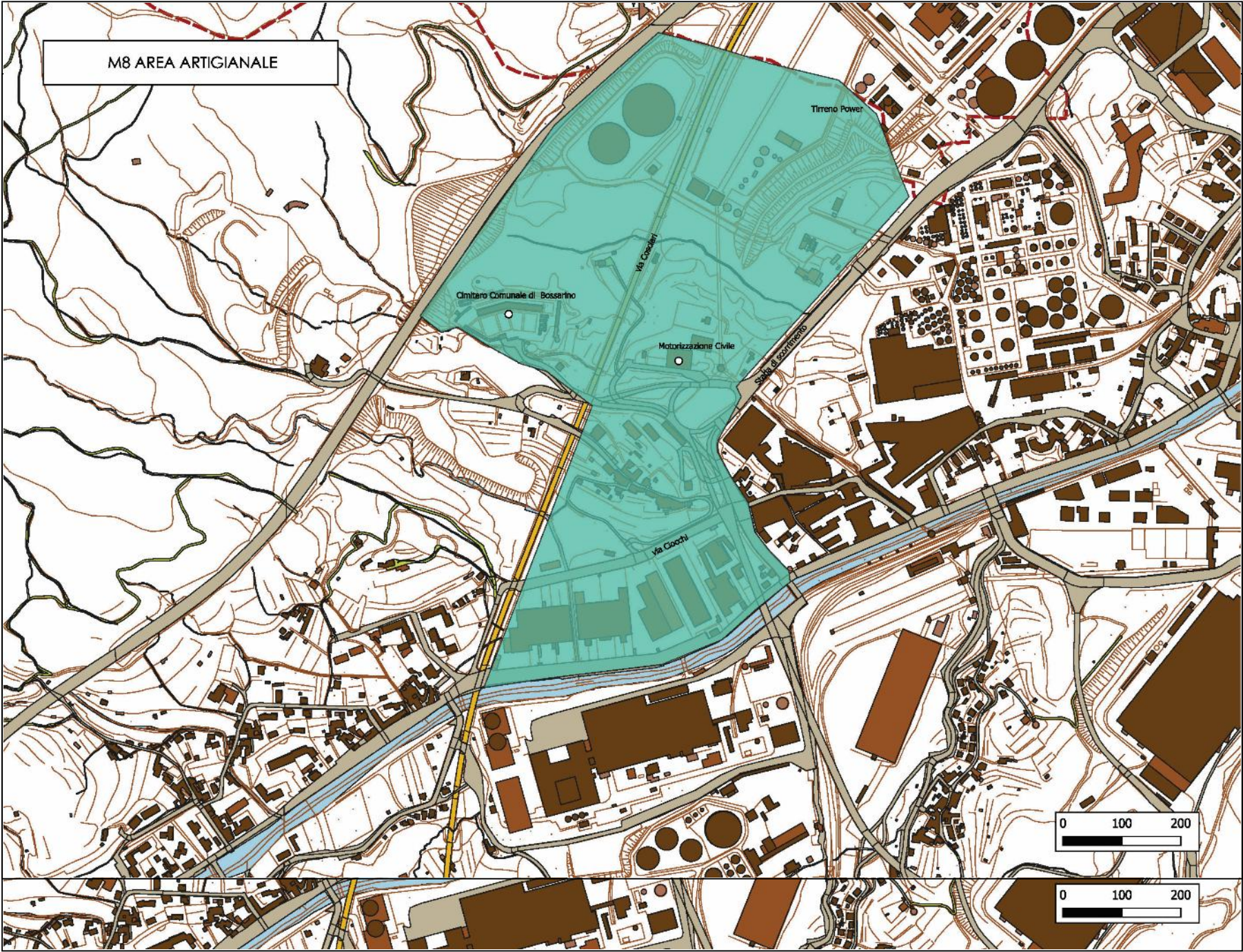
Il Cimitero Comunale di Bossarino presenta alcune importanti criticità. I servizi igienici non sono accessibili, per dislivello all'accesso, dimensioni e dotazioni.

I percorsi dei campi non sono percorribili e accessibili da un dislivello > di cm 20

La fermata bus è priva di dotazioni accessibili e l'adeguamento si renderebbe necessario vista la necessità di collegamento con il cimitero.

INTERVENTI E FASI

Nuovi servizi igienici per il Cimitero Comunale





M8 AREA ARTIGIANALE

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI								
Nome	Categoria	Località	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 2	Codice scheda 3
Cimitero Comunale	Spazi collettivi	Bossarino	via N.Tommaseo	Parzialmente Inaccessibile	A	La parte di cimitero realizzata con l'ampliamento è completamente accessibile. La parte storica no. Servizi igienici inaccessibili	S4B-Parcheggio disabili con 1 posto auto a pettine	S0-Percorso con pavimentazione podotattile

FERMATE BUS						
Località	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	Codice scheda 1	Codice scheda 2
Bossarino	via Nicolò Tommaseo	Parzialmente Inaccessibile	A	Fermata Cimitero Comunale. Dotata di pensilina ma da adeguare	S6-Fermata bus con pensilina	S0-Percorso con pavimentazione podotattile

Macroarea M9: PORTO VADO

La macroarea che s'identifica con la frazione di Portovado ha connotazioni piuttosto precise. Si tratta del vecchio borgo storico dei pescatori. Posto nella parte più occidentale del territorio, nel corso del tempo è stato oggetto di trasformazioni urbanistiche rilevanti, alcune ancora in corso (il terminal Corsica Ferries, l'edificio ricettivo del Sea Art Hotel, la piattaforma Maersk e il conseguente adeguamento della viabilità, Centro Commerciale)

Nonostante le profonde modifiche alla struttura urbana, il borgo ha mantenuto una connotazione sociale precisa.

Il parco giochi risulta essere parzialmente inaccessibile mancante la rampa d'accesso e pavimentazione in parte da sostituire/adeguare.

SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI

Percorsi:

- via la Braja
- via Madonnetta
- via Delitta

Intersezioni:

via la Braja-via Madonnetta

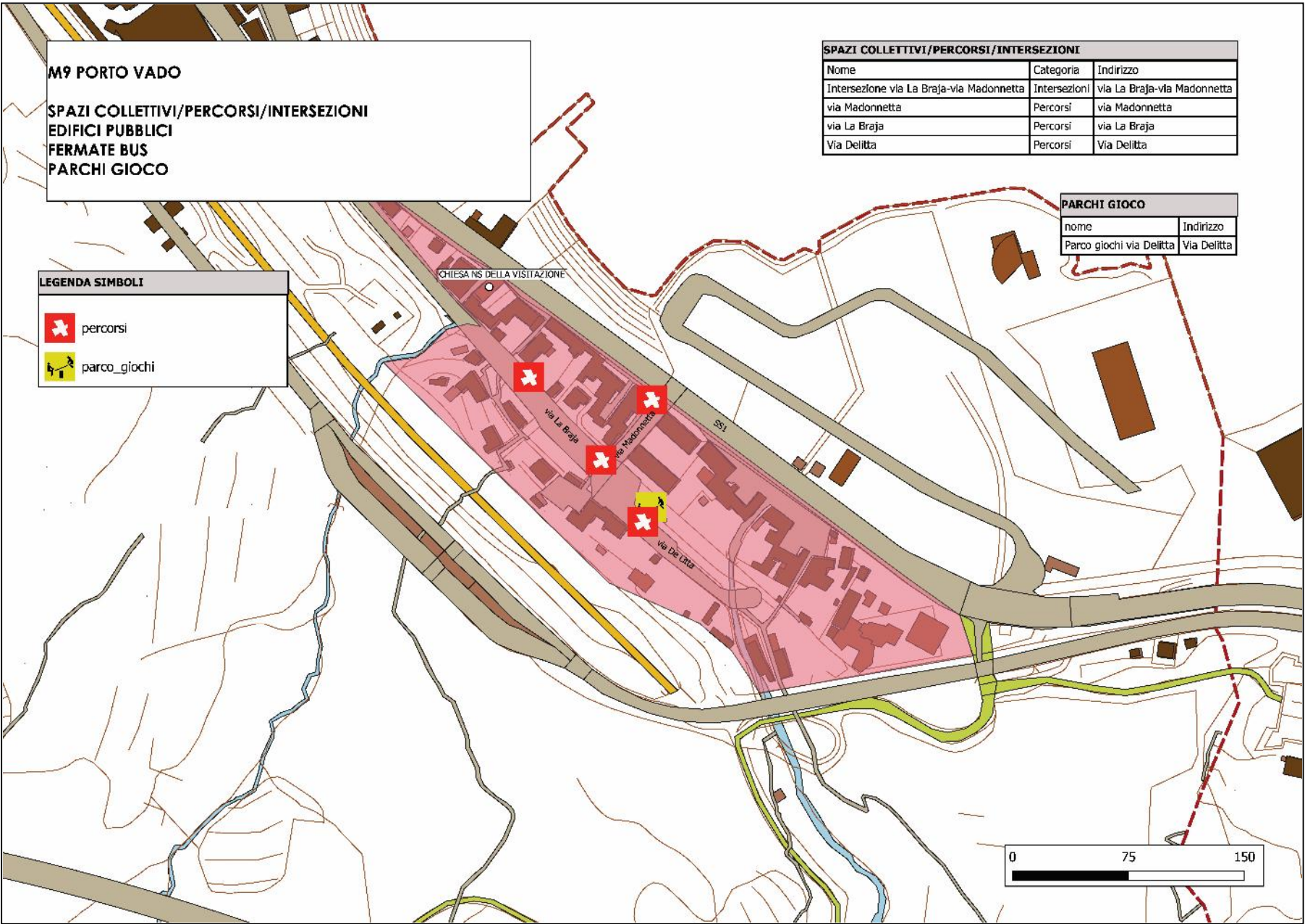
PARCHI GIOCO

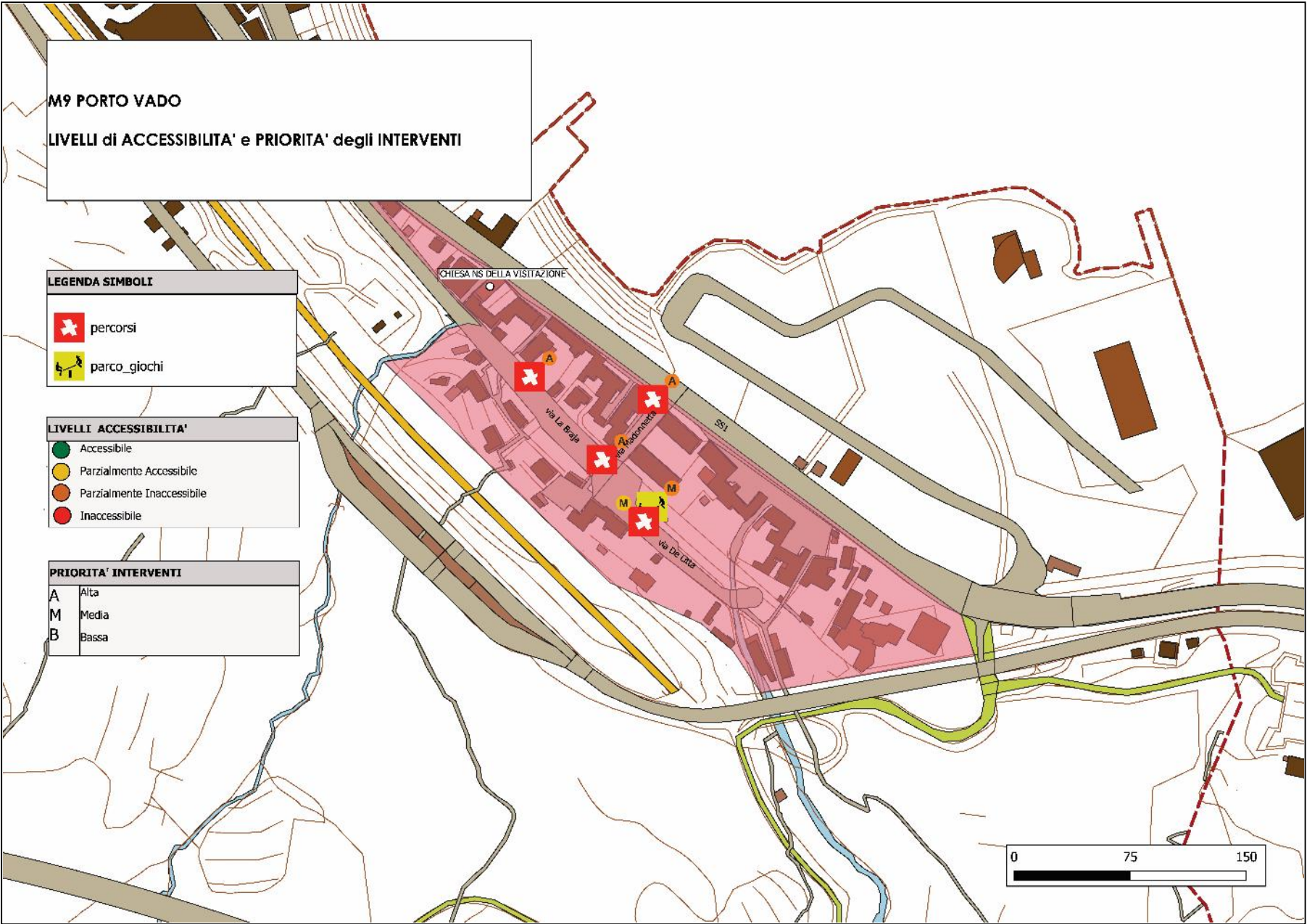
- parco giochi via Delitta

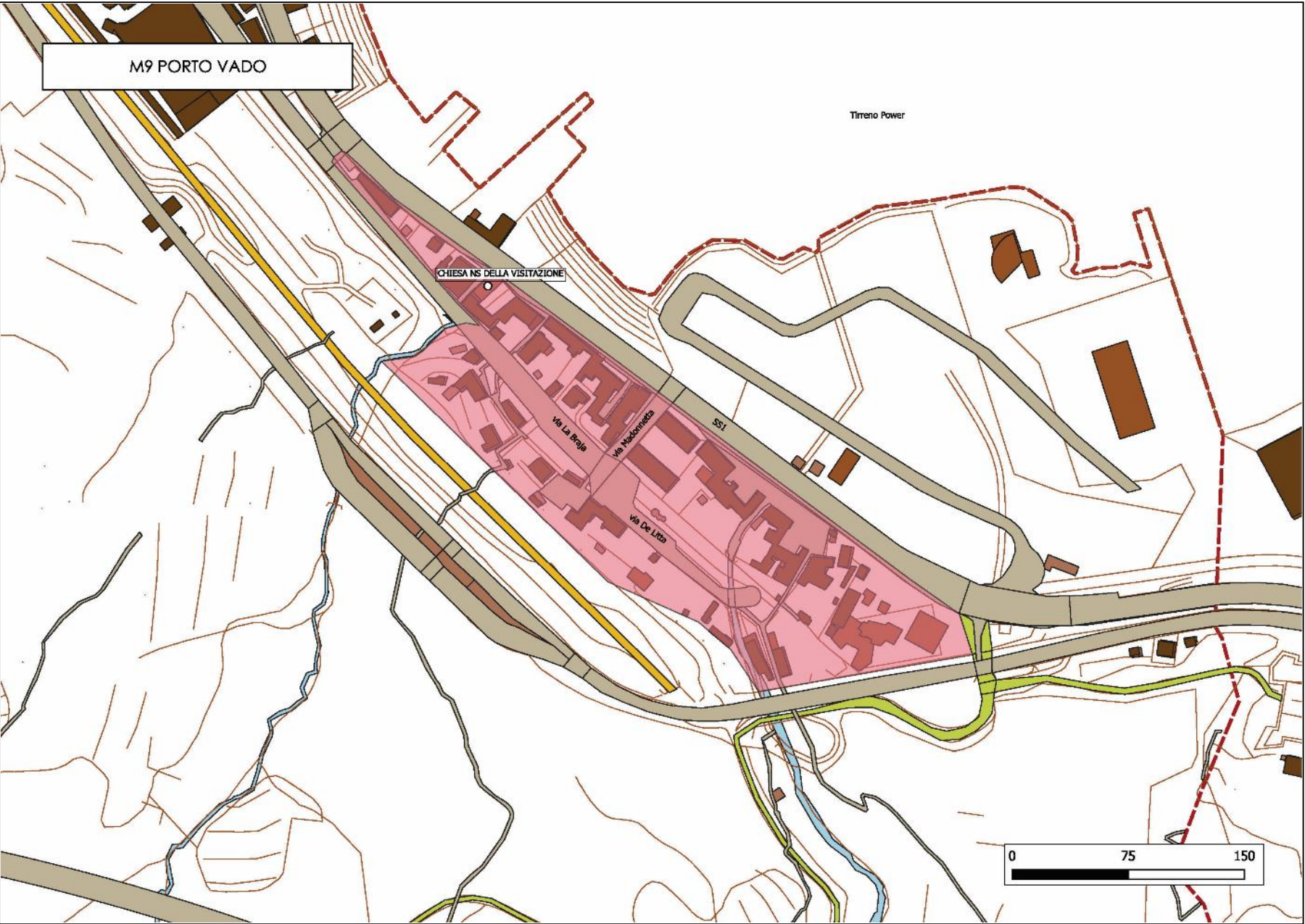
CRITICITA'

Le criticità riscontrate riguardano principalmente i percorsi che nei tratti a monte della SS1 Aurelia risultano essere spesso privi di rampa di raccordo in corrispondenza degli attraversamenti.

Manca altresì la segnaletica inclusiva (Loges).







M9 PORTO VADO**SPAZI COLLETTIVI/PERCORSI/INTERSEZIONI**

Indirizzo	Nome	Categoria	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	SCHINT1	Codice scheda 2
via La Braja-via Madonnetta	Intersezione via La Braja-via Madonnetta	Intersezioni	Parzialmente Inaccessibile	A	Mancanza di rampe di raccordo. Mancanza di pavimentazione podotattile in corrispondenza degli attraversamenti. Una panchina interrompe l'attraversamento pedonale.	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
via Madonnetta	via Madonnetta	Percorsi	Parzialmente Inaccessibile	A	RACCORDI CON RAMPE STRETTE ED ECCESSIVE PENDENZE	S0-Percorso con pavimentazione podotattile	(NULL)
via La Braja	via La Braja	Percorsi	Parzialmente Inaccessibile	A	Il tratto lato mare privo di rampe, con tratti di larghezza ridotta, pavimentazione a tratti sconnessa e privo di seganetica podotattile.	S2A-Abbassamento della quota di banchina con marciapiedi di larghezza ridotta	S0-Percorso con pavimentazione podotattile
Via Delitta	Via Delitta	Percorsi	Parzialmente Accessibile	M	Le rampe sono presenti. Mancano in corrispondenza di alcuni passi carrai	S1-Abbassamento della quota di banchina in corrispondenza dell'attraversamento e pavimentazione podotattile	(NULL)

PARCHI GIOCO

Nome	Indirizzo	Grado accessibilità	Priorità di intervento globale	Note	schInt_pglochl
Parco giochi via Delitta	Via Delitta	Parzialmente Inaccessibile	M	Manca la rampa di accesso. La pavimentazione necessita di adattamento. Mancano giochi Inclusivi	S4B-Parcheggio disabili con 1 posto auto a pettine

. CONCLUSIONI

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) del Comune di Vado Ligure si configura come un documento strategico e operativo volto a garantire l'accessibilità universale del territorio comunale. La sua redazione rappresenta un passaggio fondamentale nel processo di trasformazione urbana, che pone al centro del progetto la persona e i suoi diritti fondamentali alla mobilità, all'autonomia e alla piena fruizione degli spazi pubblici.

L'indagine conoscitiva ha permesso di mappare in maniera puntuale le criticità presenti, sia negli edifici pubblici sia negli spazi urbani, evidenziando come in molte aree del territorio persistano elementi di inaccessibilità, spesso derivanti da una stratificazione storica dell'ambiente costruito e da una progettazione passata priva di una visione inclusiva. Al contempo, è emersa una diffusa consapevolezza da parte dell'Amministrazione Comunale sull'importanza di adottare politiche di rigenerazione urbana orientate all'equità e alla sostenibilità.

Il PEBA individua quindi una serie di interventi, organizzati secondo criteri di priorità che tengono conto della frequenza d'uso degli spazi, della loro funzione pubblica e della vulnerabilità degli utenti. Questi interventi non devono essere considerati meri adeguamenti normativi, ma occasioni progettuali per reinterpretare la città in chiave inclusiva, migliorandone l'estetica, la funzionalità e la qualità della vita per tutti i cittadini.

Dal punto di vista metodologico, il Piano promuove un approccio interdisciplinare e integrato: l'accessibilità è affrontata non solo come una questione tecnica, ma anche culturale, sociale ed etica. La partecipazione attiva di tecnici e amministratori ha costituito un elemento centrale nella costruzione del Piano, contribuendo a restituire un'immagine più completa e realistica dei bisogni del territorio.

Il PEBA deve essere considerato uno strumento dinamico e aggiornabile, capace di accompagnare nel tempo le trasformazioni della città. L'accessibilità, infatti, non si esaurisce nell'eliminazione di ostacoli fisici, ma implica una costante

attenzione alla qualità progettuale, alla manutenzione degli spazi, alla formazione dei tecnici e al coinvolgimento della cittadinanza nei processi decisionali.

E' uno strumento destinato a diverse categorie di utenza:

utenza DIRETTA ovvero funzionari comunali, progettisti, amministratori che in maniera operativa si trovano ad intervenire sul territorio;

utenza INDIRETTA ovvero tutti cittadini e gli utenti "deboli", per utenti "deboli" si intende un ampio spettro di fruitori del territorio quali ad esempio:

- **DISABILI**
- **ANZIANI**
- **BAMBINI**

ma anche donne in gravidanza, cardiopatici ecc.

Per questo il piano deve usare un linguaggio diretto e schemi semplici, da sviluppare poi successivamente con progetti e attività di dettaglio.

Il PEBA deve essere uno strumento aperto, adatto ad essere modificato ed implementato nel corso del tempo anche grazie al supporto/apporto delle associazioni di categoria, che deve essere abbinato a iniziative di sensibilizzazione della cittadinanza sui temi dell'inclusività.

Avendo come chiave di lettura la "visione dell'inclusione sociale", il PEBA della Città di Varazze si pone all'interno dell'obiettivo dell'Amministrazione Comunale, la riqualificazione dell'offerta educativa - sociale.

Pur nella necessità di una programmazione che tenga conto delle risorse disponibili e del complesso quadro generale delle azioni e delle priorità amministrative, il PEBA della Città di Varazze pone l'attenzione su alcuni aspetti su cui intervenire per concorrere in modo sostanziale ad un miglioramento dell'accessibilità cittadina.

Per quanto riguarda le "**intersezioni**", le situazioni maggiormente inaccessibili, legate alla disabilità motoria, riguardano criticità facilmente risolvibili (assenza di scivoli di raccordo marciapiede/piano stradale, oppure restringimenti di percorso).

La inaccessibilità sensoriale invece è maggiormente legata alla mancanza di percorsi podotattili, al cattivo stato di alcune porzioni di pavimentazioni e alla mancanza di cartelli informativi sensoriali.

Le maggiori **fermate degli autobus** presenti sul territorio comunale sono prive sia di banchine rialzate che di pavimentazione podotattile, entrambe necessarie per una buona fruizione dei mezzi pubblici da parte di persone con disabilità.

Il lungomare è quasi completamente accessibile a livello motorio, ma del tutto privo di pavimentazioni podotattili e cartelli informativi sensoriali.

L'unica spiaggia libera (**SLA**) presente attualmente è inagibile e di futura ricollocazione..

I **Parchi Giochi** esistenti non presentano in nessuna postazione con giochi inclusivi. Le pavimentazioni sono in alcuni casi in cattivo stato di manutenzione e risultando di per sé un pericolo anche per gli utenti normodotati. Gli attuali parchi giochi sono inoltre sono del tutto privi di pavimentazione podotattile, di arredo inclusivo e talvolta carenti di adeguata illuminazione.

L'analisi degli **edifici pubblici** risulta molto più articolata delle precedenti, per le diverse funzioni che gli edifici stessi assolvono: uffici comunali, biblioteca, scuole, ecc.

Il P.E.B.A. ha esaminato in dettaglio le considerazioni relative ai vari edifici, ma in linea generale si può affermare l'assenza in molti casi di piccoli accorgimenti progettuali (gli accomodamenti precedentemente citati) che potrebbero portare ad un considerevole miglioramento della fruizione di questi spazi: dalla possibilità di avere un limitrofo parcheggio per disabili, al semplice arredo inclusivo, ai servizi igienici per persone con disabilità.

La sfida futura per Vado Ligure sarà quella di attuare progressivamente e con determinazione gli interventi previsti, con un approccio pragmatico ma visionario, trasformando il PEBA in una vera e propria politica urbana strutturale. Solo così sarà possibile realizzare una città realmente inclusiva, accogliente e resiliente, in

cui ogni individuo – indipendentemente da età, capacità motoria o condizione – possa sentirsi parte integrante della comunità urbana.

La programmazione temporale degli interventi, deve essere attentamente valutata dagli Amministratori secondo una scansione definita a breve, medio e lungo termine basata sia sulle risorse economiche che devono necessariamente e obbligatoriamente essere messe a disposizione, sia sugli obiettivi che si intende perseguire.

Per quanto riguarda la fruizione e la consultazione del PEBA da parte della cittadinanza, e quindi il suo possibile ruolo di elemento della partecipazione della cittadinanza, si suggerisce sia la creazione di un apposito spazio sul sito web del comune dove rendere possibile la consultazione on line della cartografia GIS e delle schede collegate, sia di un'apposita app dedicata che possa consentire la stessa modalità di consultazione anche attraverso smartphone.