



“OLTRE LE BARRIERE: UN’ ESPERIENZA DIDATTICA NELLA FACOLTÀ DI ARCHITETTURA DI REGGIO CALABRIA”

Prof. Francesco Bagnato

Facoltà di Architettura dell’ Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria - Dipartimento D.A.S.T.E.C



✓ Attività didattica



✓ Borsa di studio



✓ Tesi di laurea



✓ Attività di ricerca

Corso di Accessibilità, fruibilità e sicurezza degli spazi (4 CFU)

Il corso di "Accessibilità, fruibilità e sicurezza degli spazi" è stato attivato per la prima volta nell'anno accademico 2003/2004, presso la Facoltà di Architettura di Reggio Calabria.

Obiettivo del corso è promuovere e sviluppare la cultura dell'accessibilità, intesa come possibilità di superamento degli ostacoli architettonici, ambientali, urbanistici e gestionali, mediante l'applicazione dei principi dell'Universal Design, cioè di una progettazione responsabile per una fruizione agevole e sicura degli spazi e delle attrezzature da parte di un'utenza ampliata.



Il corso in particolare tende a far comprendere agli studenti l'importanza del ruolo sociale e della responsabilità che l'architetto dovrebbe assumersi. Dimostrare, pertanto, una maggiore sensibilità ai problemi di accessibilità fruibilità e sicurezza per tutti i cittadini, destinatari del proprio operato, considerando lo spazio costruito in senso "universale" sin dall'atto della progettazione.

Il corso intende offrire allo studente spunti di riflessione ed occasioni di verifica riguardanti temi di grande interesse e al tempo stesso di rilevante attualità.





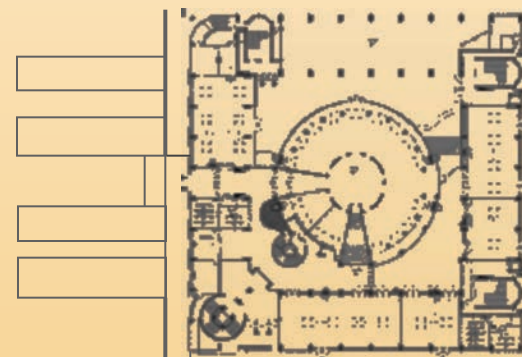
Il tema : La Facoltà di Architettura di Reggio Calabria

Il tema di studio affrontato, tende ad evidenziare la presenza di barriere architettoniche ancora presenti negli edifici pubblici di recente costruzione, attraverso una metodologia di analisi e una successiva esercitazione di progetto correttivo del "fuori norma". Edificio simbolo da analizzare è sembrato opportuno essere proprio la sede della Facoltà di Architettura, poiché realtà perfettamente conosciuta dagli studenti che si ritrovano a trascorrere al suo interno gran parte della giornata tra piccole e grandi difficoltà.

Obiettivi dell'indagine

Lo studio presentato, diviene uno strumento di monitoraggio circa le reali opportunità di studio e di vivibilità per tutti gli studenti iscritti e, dimostra come l'accessibilità in una Università non dipende solo dalle sue aule, dai corridoi, dalle attrezzature, ma ha inizio già dall'abitazione che si lascia, dal viaggio che si compie in treno o in macchina per raggiungere la città e dai percorsi effettuati per raggiungere la sede della Facoltà di Architettura.

Analizzando tutti questi fattori, ci si rende conto che rendere fruibile una sola struttura, come l'università, non risolve il problema dell'accessibilità, poiché i disagi continuano ad esistere all'esterno. Lo scopo, è quindi non solo, rendere pienamente autonomi quel numero di ragazzi, diversamente abili, che viaggiano o si trasferiscono in altre città per frequentare i diversi corsi di laurea, affrontando seri disagi, ma soprattutto arricchire la cultura della società in cui viviamo, dando ascolto alle necessità di una piccola parte di essa, su cui vale la pena investire, avendo la consapevolezza che ogni beneficio ottenuto, servirà ad un'utenza molto più ampia.



Fasi di indagine

La Facoltà di Architettura di Reggio Calabria è localizzata in un zona periferica della città, denominata Feo De Vito, in cui sorge la Città Universitaria che riunisce anche la Facoltà di Ingegneria e di Agraria.

Il territorio su cui sorge la città di Reggio Calabria è costituito da una morfologia varia caratterizzata da forti pendenze e limitate zone lievemente pianeggianti; la Facoltà in particolare si trova nella zona alta della città per cui è faticosamente raggiungibile a piedi o con un mezzo non motorizzato.

L'analisi della presenza di barriere architettoniche inizia proprio da qui, dalle difficoltà che un qualunque soggetto può incontrare per poter raggiungere la sede della Facoltà di Architettura dai diversi punti di arrivo alla Città, per poi continuare con altri disagi e situazioni di pericolo individuati procedendo progressivamente verso l'interno dell'edificio.



I fase.
Analisi della raggiungibilità



II fase.
Accessibilità alla facoltà



III fase.
Analisi della fruibilità degli spazi



IV fase.
Ipotesi progettuali





Raccolta delle esperienze di studi del corso di Accessibilità, fruibilità e sicurezza degli spazi

Facoltà di Architettura

Prof. Arch. Francesco Bagnato

A.A.2003/2004

La facoltà è raggiungibile percorrendo l'autostrada A3 ed imboccando le uscite per Reggio Porto, Via Lia o Via Cardinale Portanova, seguendo le indicazioni dei cartelli informativi, purtroppo sporadici ed imprecisi. Dalla stazione fs c.le è necessario servirsi dei mezzi pubblici di trasporto ATAM con la linea urbana n°1 che la collega direttamente con la facoltà con partenza ogni ora, dalle ore 6:38 alle 19:38. Dalla stazione ferroviaria lido e dal porto non esistono collegamenti diretti, per cui è necessario percorrere tratti di strada a piedi in salita, fino a raggiungere la fermata Atam più vicina situata presso P.zza De Nava nel primo caso, presso P.zza del Popolo nel secondo. Purtroppo anche i pannelli informativi ATAM, spesso non forniti di indicazioni puntuali sulle corse e sulle fermate, contribuiscono ad aumentare la confusione.



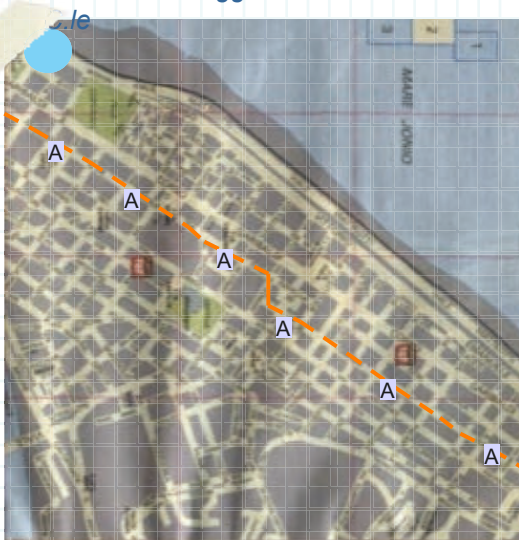
Stazione fs Reggio C.



Stazione fs Reggio C.



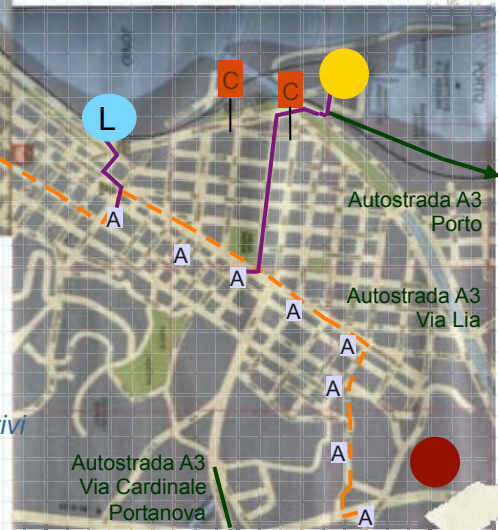
Stazione marittima













Cartelli stradali con indicazione per l'università (quale??), posizionati all'uscita della autostrada nei pressi del porto.



Cartelli informativi delle fermate ATAM.

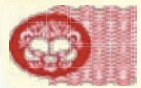


Planimetria del centro città

-  Facoltà di Architettura
-  Uscite autostrada
-  Cartelli Stradali con indicazioni per raggiungere la Facoltà di Architettura
-  Stazione marittima
-  Stazione Ferroviaria di Reggio Cal.
-  Lido
-  Stazione Ferroviaria di Reggio Cal. C.le
-  Percorso linea urbana n°1 Verso la facoltà
-  Fermata autobus ATAM Linea n°1
-  Percorso a piedi

La raggiungibilità





Attualmente l'accesso alla Facoltà avviene da un'entrata secondaria, poiché quella principale è ancora in corso d'opera.

Per questo motivo, non vi è una netta distinzione tra percorsi, pedonali e carrabili, che causa situazioni di pericolo soprattutto per i pedoni.



Il marciapiede non è accessibile a persone su sedia a rotelle.



I percorsi, non lineari e non segnalati, sono causa di disagio per le persone su sedia a rotelle o per i non vedenti.



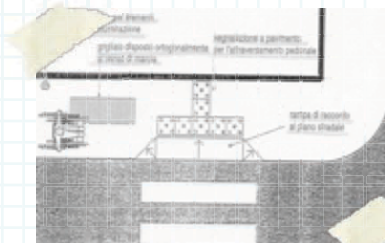
*Entrata alla Facoltà di Architettura
Pedoni costretti a muoversi in uno spazio limitato, facendosi largo tra le macchine in movimento e quelle parcheggiate nei posteggi.*



Assenza di un parcheggio per disabili

I POTESI PROGETTUALI

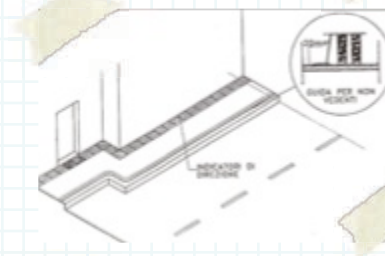
1
attraversamenti pedonali



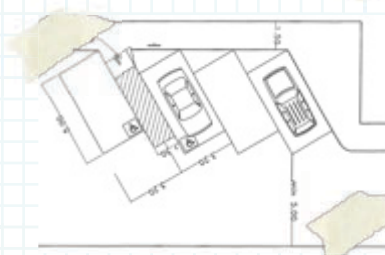
2
I percorsi pedonali coperti



3
le pavimentazioni



4
I parcheggi





Raccolta delle esperienze di studi del corso di Accessibilità, fruibilità e sicurezza degli spazi

Facoltà di Architettura

Prof. Arch. Francesco Bagnato

A.A.2003/2004

I POTESI PROGETTUALI

Gli spazi che costituiscono il piano terra sono maggiormente frequentati, sia perché passaggi obbligati per giungere ai piani superiori, sia per motivi di studio (qui sono localizzate alcune aule didattiche e la biblioteca), che di svago (la caffetteria). L'affluenza maggiore avviene in alcune ore della giornata per lo svolgimento delle lezioni o degli esami o, durante particolari avvenimenti, in cui ci si rende conto delle difficoltà che possono nascere all'interno di questo spazio costruito pubblico.



3
Zona di collegamento con i dipartimenti. Alcuni dipartimenti non sono accessibili.



4
Aule didattiche. L'arredo impedisce l'accessibilità.



1
Ingresso secondario. Per il passaggio di una carrozzina è necessaria l'apertura di ambedue le ante.



5
Spazi angusti nella biblioteca, non sufficienti al passaggio della sedia a rotelle.

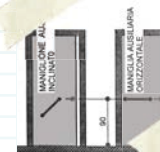


2
Sia il corridoi che l'atrio di ingresso sono costituiti da spazi vasti, sicuramente accessibili, ma al cui interno è difficile l'orientamento.

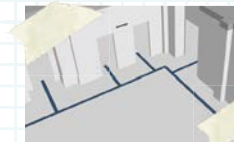


6
La caffetteria, zona più visitata durante l'ora di pranzo, costituisce un luogo di socializzazione anche durante le altre ore della giornata.

1
Ingressi



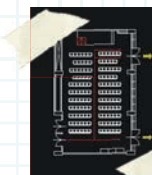
2
Percorsi interni



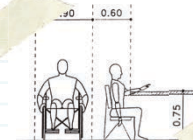
3
Ingresso / passaggio



4
Aule didattiche



5
Biblioteca



6
Caffetteria



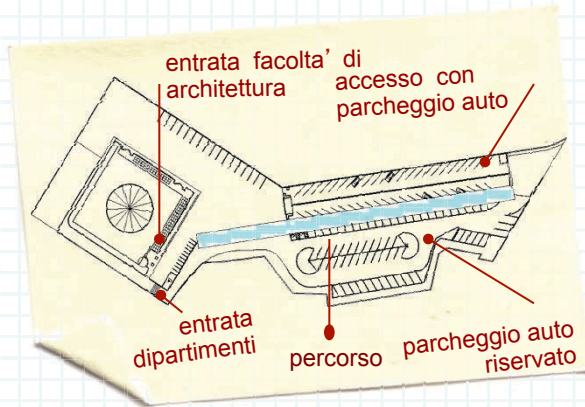
Accessibilità & fruibilità



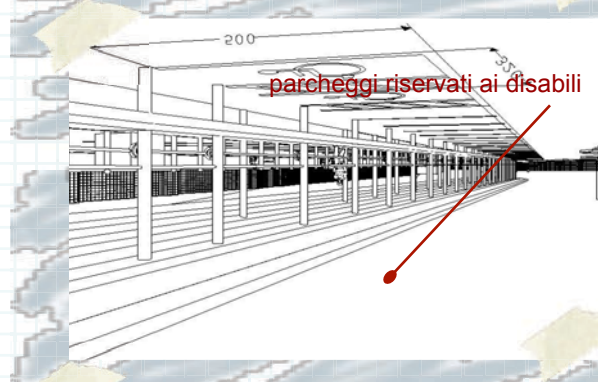


②
 I percorsi pedonali Coperti
 Progetto A

Il progetto prevede la rimozione del muro di separazione dei due parcheggi e, l'inserimento di un percorso pedonale coperto, accessibile ad utenti su carrozzella e, fornito di appoggio ischiatico per la sosta. Inoltre si è considerata l'importanza di attribuire una maggiore riconoscibilità al luogo di accesso al percorso.



Il dislivello, esistente tra il livello del parcheggio riservato e il piano di accesso all'entrata principale, può essere risolto inserendo una rampa di raccordo, da accostare al percorso coperto.



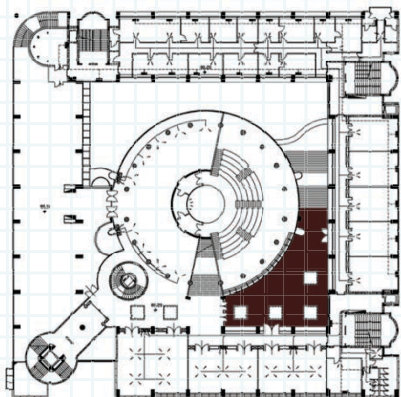


Raccolta delle esperienze di studi del corso di Accessibilità, fruibilità e sicurezza degli spazi

Facoltà di Architettura Prof. Arch. Francesco Bagnato A.A.2003/2004

2

Spazi esterni
Progetto A



Pianta primo piano

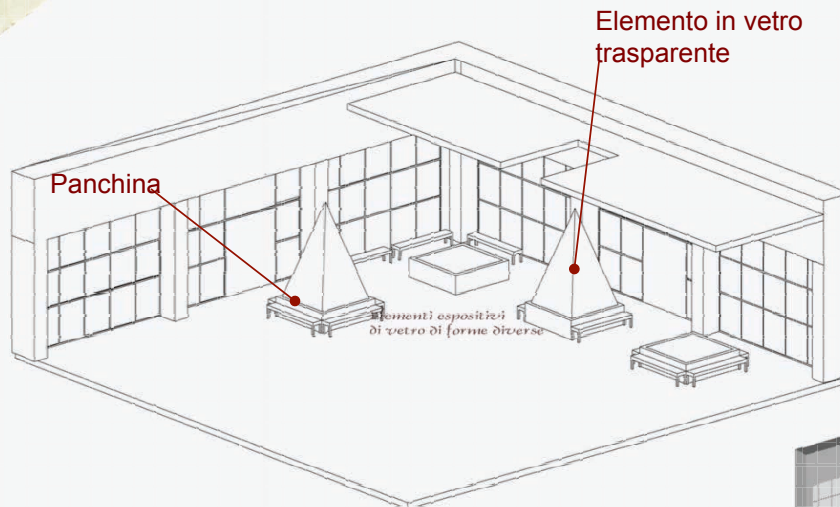
Localizzazione dell'intervento



Terrazzo scoperto. Particolare dei lucernari esistenti

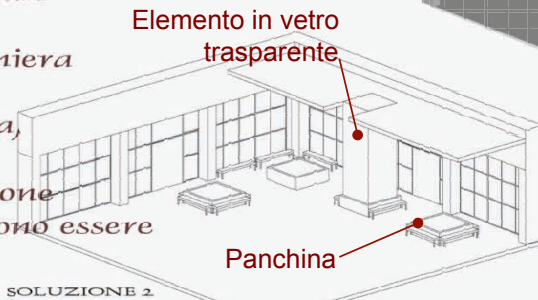
Il progetto nasce da una reale necessità di poter usufruire di spazi di aggregazione diversi da quello della sola caffetteria, possibilmente all'aperto. Tutt'ora, nonostante il luogo sia poco ospitale, gli studenti attendono l'inizio delle lezioni che si svolgono nelle aule vicine, proprio su questo terrazzo.

Quindi l'intervento progettuale non solo assolve ad una funzione naturale del luogo, ma dona anche una nuova dignità ad uno spazio non pensato per poter essere utilizzato dall'utenza.



SOLUZIONE 1

Il terrazzo situato vicino alle aule A6 e A7 può essere sfruttato in maniera diversa. Può essere prevista una copertura, un sistema di elementi che assolvono la funzione espositiva. Inoltre possono essere inserite panchine.



SOLUZIONE 2



Soluzione 1

Le strutture, costituite da elementi in vetro trasparente, sostituiscono gli attuali lucernari, mantenendone la funzione principale e svolgendone anche solo temporaneamente una seconda, divenendo elementi espositivi per piccoli oggetti leggeri.

Studenti:
E. Piazza
L. Puglisi
R. Raffaele

Ipotesi progettuale



Il tema : Reggio Calabria una città per tutti

L'accessibilità, la fruibilità e la sicurezza degli spazi urbani rappresentano un tema trasversale al complesso mondo della progettazione delle città; un tema che pone particolare attenzione alla condizione degli anziani, dei disabili e dei bambini e di tutti coloro che, per diverse ragioni, permanentemente o per un lasso di tempo limitato, oppongono la propria "debolezza" al confronto di un abitante che la società in questi ultimi anni pare abbia eletto a modello: il cosiddetto "normale", maschio, adulto, abile e lavoratore.

Ambiti urbani da indagare sono alcune arterie stradali caratterizzate da una particolare vocazione commerciale, turistica e balneare della città di Reggio Calabria.

Il rilievo in particolare tende ad evidenziare le lacune di una progettazione poco attenta ai temi dell'accessibilità e fruibilità degli spazi da parte di un'utenza ampliata.

Obiettivi dell'indagine

Le città in cui viviamo sono costruite dall'uomo ma non sembrano costruite per l'uomo in considerazione dei gravi disagi a cui si è sottoposti nel quotidiano vivere, sino al punto di essere portati ad assumere un atteggiamento di rassegnazione al fatto che la città sia entità da subire, sempre meno dotata di spazi verdi, con strade sempre più invase da automobili fumanti e rombanti.

L'obiettivo generale che si vuole perseguire è quello di contribuire ad un progressivo processo di emancipazione sociale, che consenta progressivamente di trasformare una città fruibile da alcuni cittadini in "città per tutti". A tal proposito il corso prevede un'esperienza progettuale finalizzata alla trasformazione ed al miglioramento di un'area del contesto urbano. Ciò avverrà dopo avere effettuato un'accurata attività di rilevamento dello stato di fatto finalizzato all'individuazione delle carenze funzionali.



Fasi di indagine

Le iscrizioni degli studenti al corso, hanno avuto luogo attraverso la partecipazione al concorso fotografico dal titolo "Reggio Calabria: una città per tutti".

L'occasione ha immediatamente aperto un dibattito che ha evidenziato la discrasia tra l'apparato normativo esistente e la prassi progettuale attraverso cui la città si trasforma.

Successivamente si è passati ad una fase di rilievo attraverso uno strumento appositamente formulato e la raccolta di dati ottenuti da cui si sono potute individuare le "problematiche ricorrenti".

Ogni studente ha poi cercato tra le diverse soluzioni individuate, quelle possibili rispetto alla problematica indagata.

II FASE

Formulazione dello strumento di rilievo

Corso di Accessibilità fruibilità e sicurezza degli spazi A.A. 2004/2005
prof. Francesco Baginato

Scheda di rilievo

SCHEDA DI RILEVAMENTO

Gruppo: _____

Lotto n°: _____ Data: _____ Rilevamento Via: _____

1 Esistenza di trasporto pubblico nelle vicinanze.

Presenza fotografica n°	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	Quale: Indicare in pianta la posizione del punto di fermata ed eventualmente le distanze dagli edifici pubblici
-------------------------	-----------------------------	-----------------------------	--

2 A Esistenza parcheggio (indicare la posizione in planimetria)

Presenza fotografica n°	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	Quale: Su strada pubblica agibile <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO Su area riservata <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Numero posti auto	Presenza di parcheggio riservato disabili: mt. x mt. _____	Dimensione parcheggio riservato: mt. x mt. _____	Presenza di raccordo con marciapiede: <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
	Distanza dal parcheggio riservato: mt. _____		

2 B Esistenza parcheggio (indicare la posizione in planimetria)

Presenza fotografica n°	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	Quale: Su strada pubblica agibile <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO Su area riservata <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Numero posti auto	Presenza di parcheggio riservato disabili: mt. x mt. _____	Dimensione parcheggio riservato: mt. x mt. _____	Presenza di raccordo con marciapiede: <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
	Distanza dal parcheggio riservato: mt. _____		

3 Percorsi pedonali (marciapiedi, scale)

Presenza fotografica n°	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	Quale: Presenza di ostacoli: _____
Presenza fotografica n°	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	Quale: Larghezza minima libera da ostacoli: mt. _____
Presenza fotografica n°	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	Quale: Larghezza percorso marciapiede: mt. _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____

Presenza fotografica n° _____



III FASE

Rilievo delle aree interessate



Concorso Fotografico REGGIO CALABRIA: "UNA CITTÀ PER TUTTI"



I FASE

Sopralluogo e rilievo fotografico



IV FASE

Sintesi del rilievo ed individuazione delle problematiche ricorrenti



V FASE

Risoluzione dei problemi: interventi possibili



Il tema : Reggio Calabria una città per tutti

Concorso Fotografico REGGIO CALABRIA: "UNA CITTÀ PER TUTTI"

CONCORSO FOTOGRAFICO "UNA CITTÀ PER TUTTI"



stalom in città [Caracciolo Antonino]



la città [Tripodi Giuseppe]



sorvogliamo ... [Lombardo Antonio]

2° classificato

2004 05

CORSO DI ACCESSIBILITÀ FRUIBILITÀ E SICUREZZA DEGLI SPAZI
PROF. FRANCESCO BAGNATO ARCH. DANIELA GIUSTO
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI MEDITERRANEA DI REGGIO CALABRIA FACOLTÀ DI ARCHITETTURA



CONCORSO FOTOGRAFICO "UNA CITTÀ PER TUTTI"

2004 05

F. SICUREZZA DEGLI SPAZI
PROF. FRANCESCO BAGNATO ARCH. DANIELA GIUSTO
UNIVERSITÀ CALABRIA FACOLTÀ DI ARCHITETTURA



...altre barriere si apprezzano meno [Cereto Antonio]

1° classificato

CORSO DI ACCESSIBILITÀ FRUIBILITÀ E SICUREZZA DEGLI SPAZI
PROF. FRANCESCO BAGNATO ARCH. DANIELA GIUSTO
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI MEDITERRANEA DI REGGIO CALABRIA FACOLTÀ DI ARCHITETTURA

2004 05





Ipotesi di adeguamento. Adeguare un edificio pubblico esistente con riferimento ai requisiti di sicurezza e di agibilità

laureanda: A. Giuliani

La tesi si propone di indagare e approfondire il tema delle barriere architettoniche in un edificio di pubblico spettacolo : il Teatro Tradizionale A. Rendano di Cosenza. La ricerca si sviluppa analizzando in una prima fase la raggiungibilità dell'edificio rispetto alla città di Cosenza e, in una seconda fase, le caratteristiche architettoniche dell'edificio attraverso un confronto con le indicazioni della normativa vigente.

L'ultima fase individua alcune ipotesi di progetto.



Raggiungibilità

Il centro storico di Cosenza, dove è ubicato il Teatro, presenta uno schema urbanistico ed architettonico tipico dell'epoca medievale fatto di vicoli e strade tortuose a volte con pendenze considerevoli, scale con alzate scomode e rampe difficili da percorrere, ecc. Il teatro può essere raggiunto per mezzo di due strade principali divergenti fra loro, che corrono su due diverse quote e con caratteristiche urbanistiche molto diverse. Il corso, in salita, con negozi e vicoli alternati a strade con scalinate; l'altro, più pianeggiante, con incroci di strade e slarghi occupati da vetture in sosta, e dalla quale si arriva al teatro per mezzo di una strada poco agevole per tutti.

L'alta strada presenta, pressappoco, gli stessi ostacoli della precedente con la differenza che qui ci sono diversi incroci, slarghi occupati da vetture in sosta, il tutto disposto senza tener conto di un passaggio pedonale regolare e, inoltre, sprovvisti di cartelli indicatori, semafori e quant'altro occorre ad agevolare la fruizione dello spazio da parte di tutti i cittadini.

... lo spazio riservato alla sosta delle autovetture al servizio delle persone disabili deve avere dimensioni tali da consentire anche il movimento del disabile nelle fasi di trasferimento; deve essere evidenziato con appositi segnali orizzontali e verticali. art. 4.1.14 Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalati anche ai non vedenti". art. 4.2.1. Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote. art. 4.2.2

I gradini delle scale devono avere una pedata antisdrucciolevole a pianta preferibilmente rettangolare e con un profilo preferibilmente continuo a spigoli arrotondati. Le scale devono essere dotate di parapetto atto a costituire difesa verso il vuoto e di un corrimano. I corrimano devono essere di facile presa e realizzati con materiale resistente e non tagliente. Art. 4.1.10

L'ingresso al teatro avviene per mezzo di due rampe laterali ed una scalinata centrale. Dalle due rampe solo una ha una pendenza tale da agevolare un disabile in carrozzina. Le scalinate non sono accessoriate di corrimano pertanto, il loro uso da parte del diversamente abili, risulta sconvolgente.

... negli spazi esterni accessibili devono essere installati, in posizioni tali da essere agevolmente visibili, cartelli di indicazione che facilitino l'orientamento e la fruizione degli spazi costruiti e che forniscano una adeguata informazione sull'esistenza degli accorgimenti previsti per l'accessibilità di persone ad impedite o ridotte capacità motorie; in tale caso i cartelli indicatori devono riportare anche il simbolo internazionale di accessibilità di cui all'art. 2 del D.P.R. aprile 1978, n. 384. art. 4.3

I fase. Analisi della raggiungibilità

II fase. Individuazione dei nodi critici

III fase. Verifica dell'accessibilità del teatro

RESTRIZIONE RAMPE ART. 4.1.11
La pendenza di una rampa va definita in rapporto alla capacità di una persona su sedia a ruote di superarla e di percorrerla senza affaticamento anche in relazione alla lunghezza della stessa.

RESTRIZIONE SERVIZI IGIENICI ART. 4.6

INSENBIMENTO

ASCENSORE ART. 4.4.3

CORRIMANO

SEGNALETICA ORIENTATIVA ART. 4.2.3

MAPPE TATTILI ART. 4.2.5

ACCORDIMENTI CROMATICI

ACCORDIMENTI OLFATTIVI

CANALETTO

SETORE ISCRITTORE PANCHINE

STRUTTURA RETICOLARE

RACCORDI CON LA NORMATIVA ANTISISMICA

© MALL, P.P. 14 giugno 1985, n. 256

Semaletta tattile

- Indicazione di servizi (informazione)
- Indicazione di direzione rettilinea
- Indicazione di scala ad 1"
- Indicazione di area/pavimento
- Indicazione di marcia di 7"

Il percorso tattile è costituito da piastrelle con incisioni, a ciottoli e da piastrelle cromatiche per facilitare l'accesso anche agli ipovedenti.

IV fase. Ipotesi progettuale multisensoriale





L'evoluzione dell'ambiente cucina tra storia ed evoluzione tecnologica: criteri e linee guida per una progettazione consapevole

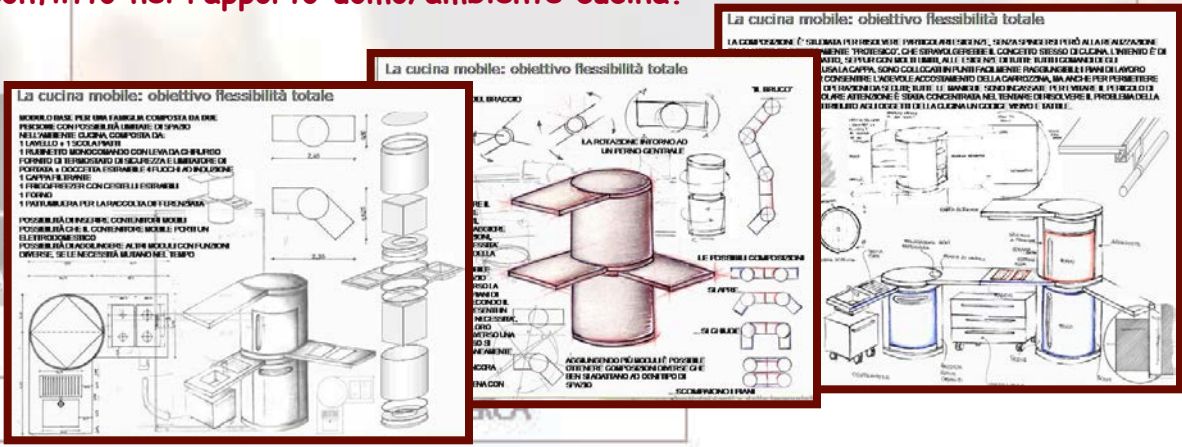
laureanda: Daniela Giusto



La tesi si sviluppa per fasi successive, dallo studio dell'evoluzione storica dell'ambiente cucina, attraverso le trasformazioni della società e della tecnologia, per continuare con un'indagine sull'utenza reale,, raccogliendo informazioni, attraverso la somministrazione di questionari circa i bisogni a cui l'ambiente cucina deve rispondere secondo i requisiti fissati dalle classi esigenziali, l'evidenziando le situazioni di conflitto nel rapporto uomo/ambiente cucina.

Dall'analisi si giunge alla formulazione di alcune check list che rappresentano uno strumento di progettazione consapevole, poichè scaturite da un'analisi ragionata sulle probabili situazioni di svantaggio o di pericolosità che possono nascere in cucina.

L'obiettivo finale della tesi è quello di operare un'attenta riflessione sulla cultura del progetto, sulla definizione della qualità dell'ambiente in cui l'uomo vive, e più specificatamente, sull'ambiente cucina, dove sopravvivono ancora piccole e grandi problematiche su cui da poco si è aperto un dibattito proficuo tra progettisti e produzione.



Progetto per incrementare la fruizione dei parchi nazionali

La ricerca propone azioni normative e indirizzi tecnici utili al fine di promuovere, presso i soggetti competenti o in qualche modo coinvolti nella gestione di aree naturali protette (non solo parchi nazionali), la conoscenza delle problematiche relative alla libera fruizione dei luoghi aperti più o meno antropizzati.

Obiettivi

- Questo processo metodologico affronta il problema della conoscenza dei luoghi utilizzando un "protocollo" di rilievo per l'individuazione degli "elementi critici" rispetto a tre categorie principali determinanti per la definizione del livello di fruibilità di un parco naturalistico: i sentieri, le attrezzature e la segnaletica.
- Successivamente, gli "elementi critici" rilevati vengono posti a confronto ed elaborati rispetto con i dati risultanti dalle attività di:
- analisi critica dello stato dell'arte relativo al quadro normativo di riferimento specifico e aspecifico, nazionale ed estero;
 - acquisizione, attraverso il piano delle conoscenze, del thesaurus delle soluzioni tecniche conformi;
 - individuazione dei dati esportabili e più recenti, desunti dalla selezione bibliografica effettuata unitamente alla consultazione di numerosi siti web internazionali;
 - costruzione della Normativa Tecnica per l'Accessibilità.
- Il passaggio successivo si pone come obiettivo quello di definire le "soluzioni possibili" rappresentate sottoforma di schede sinottiche riassuntive, che costituiranno riferimento per la definizione della soluzione progettuale.



Indagine sull'utenza



Analisi: Problema cognitivo
 Analizza il problema cognitivo e lo definisce in termini di obiettivi e scopi. Include una lista di punti chiave per la risoluzione del problema.

Analisi: Problema fisico
 Analizza il problema fisico e lo definisce in termini di obiettivi e scopi. Include una lista di punti chiave per la risoluzione del problema.

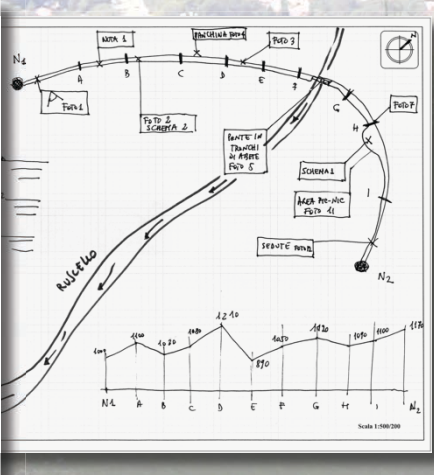
Analisi: Problema sociale
 Analizza il problema sociale e lo definisce in termini di obiettivi e scopi. Include una lista di punti chiave per la risoluzione del problema.

Analisi: Problema economico
 Analizza il problema economico e lo definisce in termini di obiettivi e scopi. Include una lista di punti chiave per la risoluzione del problema.

Analisi: Problema ambientale
 Analizza il problema ambientale e lo definisce in termini di obiettivi e scopi. Include una lista di punti chiave per la risoluzione del problema.

Analisi: Problema culturale
 Analizza il problema culturale e lo definisce in termini di obiettivi e scopi. Include una lista di punti chiave per la risoluzione del problema.

Analisi: Problema storico
 Analizza il problema storico e lo definisce in termini di obiettivi e scopi. Include una lista di punti chiave per la risoluzione del problema.



Piano delle conoscenze

CARTELLI DI DIREZIONE

INTELLIGIBILITÀ

PERCEZIONE DEL COMFORT

INTELLIGIBILITÀ

PERCEZIONE DEL COMFORT

Il diagramma mostra i risultati dell'indagine sull'utenza, con barre colorate in verde, rosso e giallo. Una legenda indica che il verde rappresenta l'utenza "Sì", il rosso "No" e il giallo "Non so".

Dal piano delle conoscenze agli interventi possibili

ZONE ATTREZZATE

INTELLIGIBILITÀ

PERCEZIONE DEL COMFORT

INTELLIGIBILITÀ

PERCEZIONE DEL COMFORT

Il diagramma mostra i risultati dell'indagine sull'utenza, con barre colorate in verde, rosso e giallo. Una legenda indica che il verde rappresenta l'utenza "Sì", il rosso "No" e il giallo "Non so".

TAVOLE DI SINTESI

INTELLIGIBILITÀ

PERCEZIONE DEL COMFORT

INTELLIGIBILITÀ

PERCEZIONE DEL COMFORT

Il diagramma mostra i risultati dell'indagine sull'utenza, con barre colorate in verde, rosso e giallo. Una legenda indica che il verde rappresenta l'utenza "Sì", il rosso "No" e il giallo "Non so".

Dal piano delle conoscenze agli interventi possibili

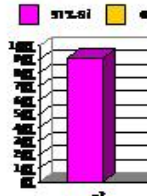


INDICAZIONI INTERPRETATIVE



La segnaletica del sentiero Diga del Merlo - Casale dell'Armentara, è costituita da strisce di colore bianco e rosso, che indicano tale percorso, collocate su massi ed alberi. L'unica indicazione del tempo di percorrenza, 11:30 fino al punto panoramico, si trova nella zona scivolo realizzata in pittura col segno il punto di inizio del percorso.

Es. Hai individuato qualche seg...



INTERVENTI POSSIBILI

A. La difficoltà di orientamento, scabrezza da una impronta segnaletica, può segnaletica più appropriata, o con altri sistemi, in appoggio alle cartelle.



Esempio di segnaletica, con molti sistemi relativi all'accessibilità del percorso. McCann ist: Creek State Park, Indiana. www.access-board.gov



Segnaletica Parc de la

Covo/M. Como



Apparecchi con la registrazione del caso degli uccelli, da riconoscere per la presenza del parco. www.access-board.gov



Segnaletica accesso al grado di p tragite.

NORMATIVE / RIFERIMENTI

- Guide de référence en accessibilité pour les équipements de loisir - ADLPH - Ao California code of Regulation CCR, Title 24 - 11278 SS; 11176 S 4; 11216 2.
- Norm UNI 8207
- www.access-board.gov

ZONE ATTREZZATE

AREE GIOCO 44



Il percorso è ricco di stazioni per il gioco e di attività dirette sia sul terreno sia in terra e le attrezzature si integrano con il contesto. Le attrezzature e le indicazioni per l'attività risulta utilizzare: chi utilizza il percorso e s'efficienza interviene.

Le indicazioni poste sui cartelli sono poco diversificati e le scritte piccole. S'efficienza, invece, una migliore attenzione da parte di utenti portatori di handicap.



USUENZA

Hai gradito i suggerimenti dati per l'attività fisica e ricreativa?



INTERVENTI POSSIBILI

A. Si vuole ampliare l'accesso alle attrezzature per l'attività fisica anche per utenti e anche l'accesso alle attrezzature per il gioco e ricreativo, sul perpendicolare.



Alcuni esempi di attrezzature sportive: alcune progettate con elementi antiprotettivi o con difficoltà motorie.

NORMATIVE / RIFERIMENTI

Linee guida (a cura di) Il Verde di tutti. Approvato alle Politiche Sociali. Volontariato e Non 2000. M. & Co. Proprietà con il verde / Verde per tutti. Ainea coltiva. Firenze 2000. www.leggi.it

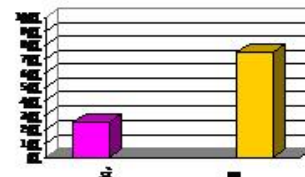
TIPOLOGIA DI FONDO

FONDO LEGGERMENTE SCONNESSO A2.8b

Un fondo leggermente sconnesso non crea particolari problematiche riguardo l'accessibilità dell'utente su sedia a rotelle.

USUENZA

Hai incontrato difficoltà a causa della superficie del percorso?



INTERVENTI POSSIBILI

A. Per evitare conseguenze in futuro, potrebbero essere previsti dei sistemi di tappeti in alcune aree di sovrapposizione sul terreno.



Tappeto in fibra di legno da installare sul terreno per rendere la superficie adeguata ad attività. www.access-board.gov (Stabilized Engineered Wood Fiber for Accessible Playground Surfaces)



Prove sull'accessibilità del tappeto in fibra di legno. Il tappeto per le caratteristiche dei suoi componenti si rivela di facile impatto sull'ambiente.



Superfici temperate per il passaggio di carrozzine su superfici sciolte.



Le stuoie in fibra di legno consentono la sicurezza del sentiero al cliente e permette il movimento collettivo a ruote. De Pisco P., Vanni P., L'esperienza del Tappeto in fibra di legno. www.leggi.it (Stabilized Engineered Wood Fiber for Accessible Playground Surfaces). Maggioli Editore, 2004.

NORMATIVE / RIFERIMENTI

- De Pisco P., Vanni P., L'esperienza del Tappeto in fibra di legno. www.leggi.it (Stabilized Engineered Wood Fiber for Accessible Playground Surfaces).
- www.leggi.it



Progetto sperimentale: "Costruttori dell'accessibilità e della fruibilità per tutti"

Il comune di Rosarno ha stipulato per l'anno 2004 con l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria un accordo di consulenza per attività di monitoraggio e rilievo del centro storico cittadino, finalizzato a definire interventi possibili volti all'eliminazione delle barriere architettoniche individuate negli itinerari definiti dallo stesso Comune.

Il progetto nasce in ragione dei protocolli d'intesa sottoscritti da FIABA con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Calabria, la Provincia di Reggio Calabria e Catanzaro unitamente al comune di Rosarno, coinvolgendo anche il Dap di Calabria attraverso il progetto Atena, destinato, nello specifico, ai giovani detenuti dell'Istituto sperimentale di Laureana di Borrello.

Obiettivi

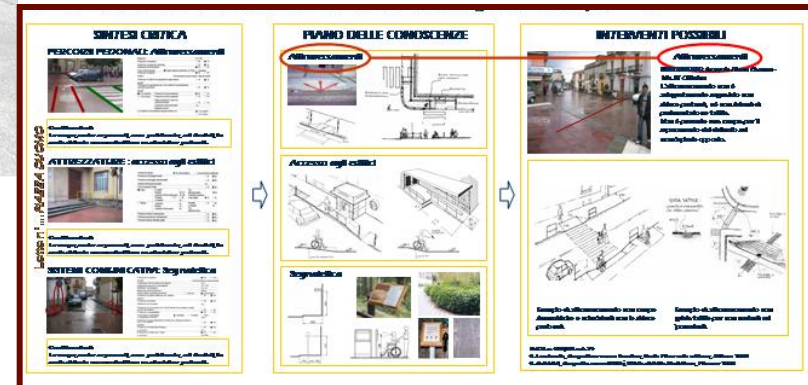
- Acquisire la "fotografia dell'esistente", attraverso l'applicazione di metodologie di rilievo per la raccolta dei dati utili alla definizione di possibili interventi di riqualificazione urbana ed edilizia, con particolare attenzione ai problemi di accessibilità, fruibilità e sicurezza degli spazi urbani.
- Fornire nozioni di base sul tema dell'accessibilità per la formazione teorica e l'attività pratica di un gruppo giovani detenuti.



I Fase LEZIONI TEORICHE



II fase APPLICAZIONI SPERIMENTALI



III fase LINEE GUIDA DI PROGETTAZIONE



"Itinerari accessibili nella città di Reggio Calabria: criteri di individuazione di linee guida per il progetto"

Lo studio rappresenta il risultato di un'esperienza di ricerca, sul tema dell'eliminazione delle barriere architettoniche, quale ambito di ricerca di una borsa di studio annuale finanziata dalla Regione Calabria - programmazione 2002/2003 presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Reggio Calabria. L'obiettivo principale è quello di individuare un'azione progettuale volta alla realizzazione di interventi urbanistici finalizzata alla sicurezza e all'accessibilità degli spazi urbani e, in particolar modo, dei percorsi pedonali. Nonostante questo studio prenda in esame un caso particolare quale la città di Reggio Calabria, esso può ben definire un valido metodo di valutazione del livello di qualità degli spazi cittadini, facilmente asportabile ed applicabile a realtà diverse, e di individuazione dell'efficacia dei possibili interventi progettuali di adeguamento.

Fruibilità degli spazi

Gli attraversamenti rappresentano frequentemente un elemento di difficoltosa risoluzione. La rampa per superare il dislivello tra la sede carrabile e il marciapiede, non sempre è presente e se lo è, spesso, essa non rappresenta una efficace soluzione poiché è collocata senza considerare alcune semplici regole progettuali che assicurano una piena fruibilità degli spazi.

Via V. EMANUELE C.SO Garibaldi



Fig 1 Esempio di attraversamento colpito dalla presenza dei dislivelli del traffico.
Fig 2 Assenza di scivolo sul marciapiede opposto in corrispondenza delle attraversamenti pedonali.
Il fondo stradale, in presenza di alti attraversamenti stradali, pone come difficoltà nel marciapiede scivolare per la necessità di scendere la velocità (D.M. 276/89).

ATTRAVERSAMENTI

Se per ostacoli si considerano tutti quegli elementi che impediscono un'agevole passaggio del pedone, allora si può affermare che ostacoli di diversa natura sono spesso presenti lungo i percorsi urbani. Spesso tali ostacoli non solo determinati da errori progettuali, ma dipendono dalla presenza di oggetti di vario genere che occupano abusivamente la sede pedonale. Tale condizione di svantaggio per il pedone è causata quindi da una mancanza di senso civico che accomuna la maggior parte dei cittadini, insensibili non solo alle esigenze di utenti svantaggiati, ma anche a quelle di una utenza "normale" (si pensi ad una mamma con il passeggino).

Via MATEOTTI Via Palamolla



Fig 3 Presenza di una rampa per superare il dislivello tra la sede stradale e il marciapiede, ma presenza di una scatola in corrispondenza della rampa successiva.
Fig 4 Presenza di ostacoli
E' importante prevedere in qualsiasi caso, per quanto riguarda il marciapiede, la presenza di ostacoli, come: cassonetti di raccolta rifiuti, contenitori per rifiuti, contenitori per rifiuti, contenitori per rifiuti, contenitori per rifiuti (D.M. 276/89 art. 4.2.1)

OSTACOLI

LUNGOMARE FALCOMATÀ L'arredo urbano può costituire un ostacolo alla piena fruibilità dello spazio da parte dei pedoni. Spesso la loro collocazione casuale determina una restrizione del percorso e il verificarsi di una condizione di pericolo dovuto all'utilizzo della sede carrabile per poter procedere. Un'altra eventuale fonte di pericolo può essere determinata da una cattiva manutenzione degli elementi di arredo urbano. Anche la progettazione delle zone di sosta deve avvenire considerando la necessità di prevedere spazi laterali utili per una utenza su carrozzina.



Fig 5 Presenza di ostacoli
Fig 6 Panchina ubicata sul marciapiede del pedonale.
L'accostamento di una carrozzina può essere solo frontale occupando la sede pedonale.

ARREDI

COMUNICATIVITÀ AMBIENTALE

Via VOLLARO Gli impianti semaforici installati nella città di Reggio Calabria sono sprovvisti di avvisatori acustici e/o vibratili che segnalino il via libera anche ad una utenza non vedente. Tali sistemi acustici, inoltre, si rivelano particolarmente utili, poiché col loro suono, riescono a catturare l'attenzione anche delle persone distratte o sbadate costituendo un importante ed insostituibile sistema per il miglioramento della sicurezza del pedone. Inoltre ogni inizio rampa degli attraversamenti stradali dovrebbe essere segnalato con una pavimentazione a rilievo di colore contrastante con il fondo della pavimentazione.



Fig 7 Esempio impianto semaforico.
Fig 8 Assenza di segnalazione a rilievo e acustica della presenza di una rampa per l'attraversamento stradale.

ATTRAVERSAMENTI

Via VITTORIO EMANUELE Gli spazi di attesa dei mezzi pubblici, risultano inefficienti. Infatti i cartelli informativi presenti sono poco leggibili per le persone ipovedenti e sono completamente assenti ulteriori supporti informativi quali tabelle con scrittura braille o sistemi di sintesi vocale che forniscano indicazioni sugli orari degli autobus in arrivo e le relative corse. Quest'ultimo sistema potrebbe essere particolarmente utile non solo per utenti con particolari necessità ma soprattutto per quelle persone che trovandosi per la prima volta nella città di Reggio Calabria hanno qualche difficoltà di orientamento nel raggiungere una meta sconosciuta.



Fig 9 Tipologia di pensilina per l'attesa degli autobus presente sulla via Vittorio Emanuele.
Fig 10 Particolare del cartello informativo. E' evidente la difficoltà di lettura causata da una scelta inappropriata di dimensioni e tipo di carattere delle scritte.

PENSILINE

Via MARINA Le tabelle informative e direzionali sono solitamente collocate in punti nevralgici dello spazio urbano. Le tipologie utilizzate, costituite da cartelli pittografici con indicazione delle direzioni, non tengono conto delle esigenze di una utenza ipovedente o non vedente. Inoltre, soprattutto nel caso di una collocazione nei percorsi pedonali, tali cartelli potrebbero fornire anche delle indicazioni relative al diverso grado di accessibilità degli stessi percorsi e delle attrezzature presenti.



Fig 11 Esempio di pittogramma informativo.

PUNTI INFORMATIVI

II fase: Sintesi critica del rilievo

