

Architettura come Esempio di **Integrazione e Accesibilità.**

INTERVENTO NEL CAMPUS AGRONOMIA,
BUENOS AIRES

CANDIDATO: GASTÓN PARRAL FERRERO

RELATORE ARGENTINA: PROF. ARCH. LILIANA BONVECCHI

RELATORE ITALIA: PROF. ARCH. PH.D. ANNA MAROTTA

CORRELATORE ITALIA: ARCH. PH.D. ROSSANA NETTI

UNIVERSIDAD DE BELGRANO
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO.
POLITECNICO DI TORINO.

UNIVERSIDAD DE
Belgrano
BUENOS AIRES - ARGENTINA



**POLITECNICO
DI TORINO**

ALUNNO

GASTON PARRAL FERRERO
Matricola: 20121511
Novembre 2017
Buenos Aires – Argentina

RELATORE ARGENTINA

PROF.ARQ. LILIANA BONVECCHI

RELATORE ITALIA

PROF. ARCH. PH.D. ANNA MAROTTA

CORRELATORE ITALIA

ARCH. PH.D. ROSSANA NETTI

Indice

6 Abstract

9 Introduzione

12 Il Quartiere

16 MasterPlan

18 Concept

27 Quadro Teorico

36 Il progetto Urbano

44 Il progetto Edilizio

62 Applicazione dei concetti

78 Aspetti tecnici

80 Conclusione

Abstract

GASTON PARRAL FERRERO

Il seguente lavoro pone l'attenzione sulle indagini e l'analisi degli interventi che devono essere considerate per la progettazione universale, con l'obbiettivo di riuscire a creare un ambiente rispettoso e giusto per coloro le cui capacità sono temporaneamente o permanentemente compromesse. Si cercano le barriere che impediscono la libera circolazione nei diversi spazi urbani e architettonici. L'obbiettivo è contribuire all'affermazione delle nostre responsabilità come architetti per dare una risposta a questa problematica. Oltre a studiare i diversi tipo di disabilità e analizzare i principi che stabilisce il quadro normativo, si propongono strategie progettuali orientate ad assicurare l'integrazione dei diversi settori. Lo studio in questione, effettuato durante l'anno 2016, si riferisce a un campus universitario nel quartiere Agronomía.

“...lavorare ognuno nel suo campo di competenze e secondo le proprie possibilità, per una casa e una città più umana, per una città capace e ordinata architettonicamente affinché tutti gli uomini, anche quelli che usano sedie a rotelle, possano circolare, accedere senza ostacoli, completamente, liberamente...”.

LE CORBUSIER
(Charles-Edouard Jeanneret) .



La mancanza di accessibilità è il primo conflitto che affrontano le persone con capacità differenti, nonostante a livello urbano e normativo si evidenzia una certa consapevolezza, è necessario continuare ad approfondire il tema nei progetti futuri.

La regolamentazione determina che tutte le persone hanno gli stessi diritti di accedere ad educazione, salute, lavoro e benessere sociale. Tuttavia ogni persona presenta caratteristiche diverse che determinano la diversità sociale. Molte di queste differenze sono visibili e facilmente riconoscibili, come la disabilità fisica/motoria e la disabilità sensoriale (visiva e auditiva), e hanno in entrambi i casi limiti e problemi nella comunicazione. D'altra parte, si osservano barriere di tipo intellettuale, in cui la capacità di comprendere e imparare è compromessa in maniera più o meno grave. Poiché nessuna persona dovrebbe essere privata della partecipazione attiva nella società, dal punto di vista del progetto architettonico e urbano si dovrebbe operare in modo tale che questi individui possano partecipare in modo produttivo e indipendente.

Anche se in alcuni casi è necessario, non si tratta solamente di adattare ma di concepire tutti gli spazi e gli edifici, sia pubblici che privati, in maniera tale che siano adatti e accessibili a tutti.

“ La progettazione universale è un concetto relativamente nuovo, che indirizza le sue azioni alla progettazione di prodotti e ambienti facilmente accessibili a quante più persone possibile, senza la necessità di adattarli o riprogettarli in un modo specifico. Il concetto nasce dalla progettazione senza barriere, accessibile e dalla tecnologia assistita di supporto” .

Per questo motivo negli ultimi decenni si è cominciato a incrementare la progettazione universale, riuscendo a concepire prodotti e ambienti di facile accesso. Questi sono destinati al maggior numero di persone possibile. Se si applicano correttamente i concetti, i benefici non sono solamente per questo gruppo di persone, ma per qualsiasi persona che abbia una limitazione temporanea.

Il lavoro si divide in quattro capitoli, il primo corrisponde al quadro teorico nel quale si sviluppano i principi che permettono di capire quali sono le necessità delle persone con disabilità e gli ostacoli con i quali si devono confrontare quotidianamente. Si affrontano concetti come accessibilità, progettazione per tutti e standardizzazione, con i quali si vuole far conoscere in che modo gli spazi possono risultare funzionali per una società omogenea. Nel secondo capitolo si analizzano, partendo da alcuni riferimenti, esempi concreti di soluzioni dal punto di vista urbano, dove le persone che abbiano o no una disabilità possano godere e percorrere la città in modo fluido. L'analisi è a scala urbana. Il terzo capitolo studia il percorso dell'utente ad una scala progettuale specifica. Nuovamente si scelgono dei riferimenti che realizzano un tipo di architettura dove tutti possono utilizzare gli stessi elementi di circolazione, transitare per gli stessi spazi e godere dello stesso tipo di attività senza nessun tipo di deviazione. Finalmente nel quarto capitolo si applicano i concetti trattati nei capitoli precedenti al progetto ,traducendoli in soluzioni nel Campus Universitario Agronomia.



PROGETTO

Buenos Aires Campus Agronomia

SITO

Agronomia, Buenos Aires, Argentina

M2 TOTALI

15000 m2

USO

Campus Universitario- Sede UBA Agronomia

CATTEDRA

TFC 2016

Campus Agronomia Buenos Aires è un progetto che interessa diverse scale di intervento. La fusione tra la proposta macro/micro urbanistica è responsabile di generare tanto un progetto completo, come un programma di soluzioni che mantiene una relazione costante tra le scale che lo compongono e la città.



Fig.1. Inquadramento del Campus Agronomía Buenos Aires.

Il Quartiere

È uno dei quartieri con meno densità abitativa della città. È situato al nord-ovest della capitale. La sua peculiarità è la presenza di ampi spazi verdi occupati dalle Facoltà di Agronomía e Veterinaria e da altre Istituzioni. È un quartiere di case basse aventi altezza omogenea. Le tipologie di questi edifici, case e attività commerciali sono chiare e mantengono le caratteristiche del tipico quartiere bonarense.

È compreso tra le strade Chorroarín, Av. Del Campo, Av. Garmendia, Warnes, Paysandú, Av. San Martín, Av. Álvarez Jonte, Gavilán, Arregui y Av. San Martín. Confina con i quartieri di Villa Ortúzar al nord, Chacarita al nord-ovest, Villa Crespo ad est, Caballito a sud-est, Villa Mitre a sud, Villa del Parque a ovest e con Agronomía y Parque Chas

Il terreno è ubicato nel quartiere Agronomía, circondato dalla Facoltà di Veterinaria della UBA, un Polisportivo privato, un Orfanotrofo femminile e il Cimitero di Chacarita. La UBA, presenta una trama con circolazione indipendente all'interno del suo terreno, generata esclusivamente dall'uso proprio, e che si fonde con il Polisportivo prima di incontrare il limite fisico dei binari ferroviari. L'Orfanotrofo femminile presenta la tipica tipologia del chiostro, isolato all'esterno.

Si genera un polmone verde che abbraccia l'intera area tra l'università e il cimitero di Chacarita. L'area in esame riesce ad essere un nuovo ecosistema nella trama della città, essendo il terreno del progetto, il pezzo fondamentale di unione. Il terreno è indubbiamente un punto di riunione e incontro.

“...Agronomía l'ultimo gran polmone della città di Buenos Aires...”

POPOLAZIONE PER M2
AGRONOMIA HA LA PERCENTUALE PIÙ
BASSA DI POPOLAZIONE PER M2 DELLA
CITTÀ.

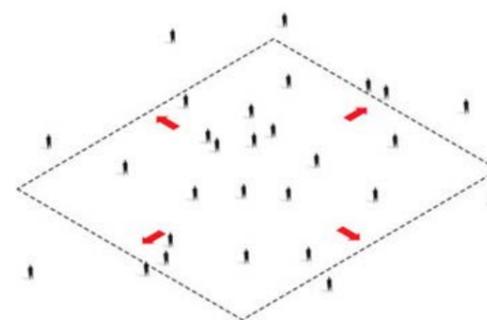
Agronomía : 6.555 ab./km²

Recoleta : 27.610 ab./km²

San Telmo : 20.943 ab./km²

PRESENTE

Terreno residuale e poco utilizzato nella città. Luogo di passaggio poco sfruttato.



INTENZIONI DEL PROGETTO

Si cerca di far sì che sia un punto d'incontro e non di passaggio.

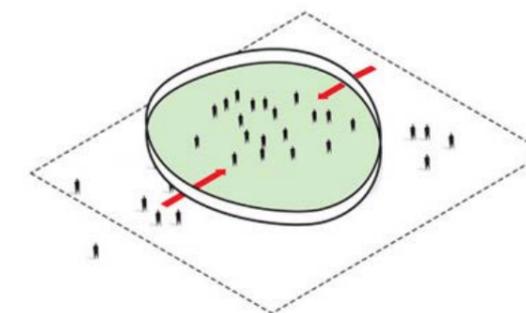


Fig.2. Diagrammi concettuali del processo progettuale, unione dei diversi accessi a un punto di incontro comune.

L'intensità del flusso circolatorio non è costante lungo le arterie che delimitano il terreno. Il transito si incrementa nella Av. Chorroarín mentre le strade secondarie, Zabala y Av. de los Constituyentes presentano poco movimento pedonale e veicolare, essendo zone poco transitate e vulnerabili a problemi di sicurezza. Predomina un profilo urbano basso, dove l'altezza generale degli edifici oscilla tra 15 e 20 m.



MASTERPLAN

BACA AGRONOMIA BUENOS AIRES

Il Master Plan propone un volume unico che genera intorno a sé una serie di percorsi, che sfociano in una circolazione con una determinata gerarchia. Allo stesso tempo i diversi sentieri condizionano la posizione delle attività previste dal programma del progetto. Si è deciso di dividere il Campus in due settori. Il settore delle residenze (semi-privato) e quello dell'Università (pubblico). Entrambi i volumi sono stati posizionati al centro del terreno per generare un percorso costante e inevitabile all'interno della "Fascia verde".

Nella zona esterna si trovano quelle attività a cui può prendere parte l'intera comunità (campi sportivi, spazi per fiere itineranti e spazio per il tempo libero). Nella parte sotterranea del settore Universitario, la Biblioteca, ospita funzioni che sono in diretta relazione con il Complesso Educativo. Ciò che si è cercato di fare con la decisione di generare uno spazio sotterraneo, è stato fornire la privacy necessaria agli studenti, ma allo stesso tempo non isolarli dal resto del Campus.

Parallelamente si mette a disposizione della comunità, uno spazio aperto dove possa godere di diversi tipi di attività ricreative e gastronomiche nel resto/ bar. Si propone in Via Zabala, un settore per fiere itineranti per potenziare la circolazione pedonale e risolvere i problemi di isolamento che aveva la strada.

I nuclei di ingresso al terreno sono posizionati negli angoli, fondendosi con i limiti stessi del terreno e sviluppando un percorso obbligato che conduce all'edificio. Costringendo l'utente a percorrere l'intero edificio, il fattore sorpresa è inevitabile.

ACCESSO DALLA UBA

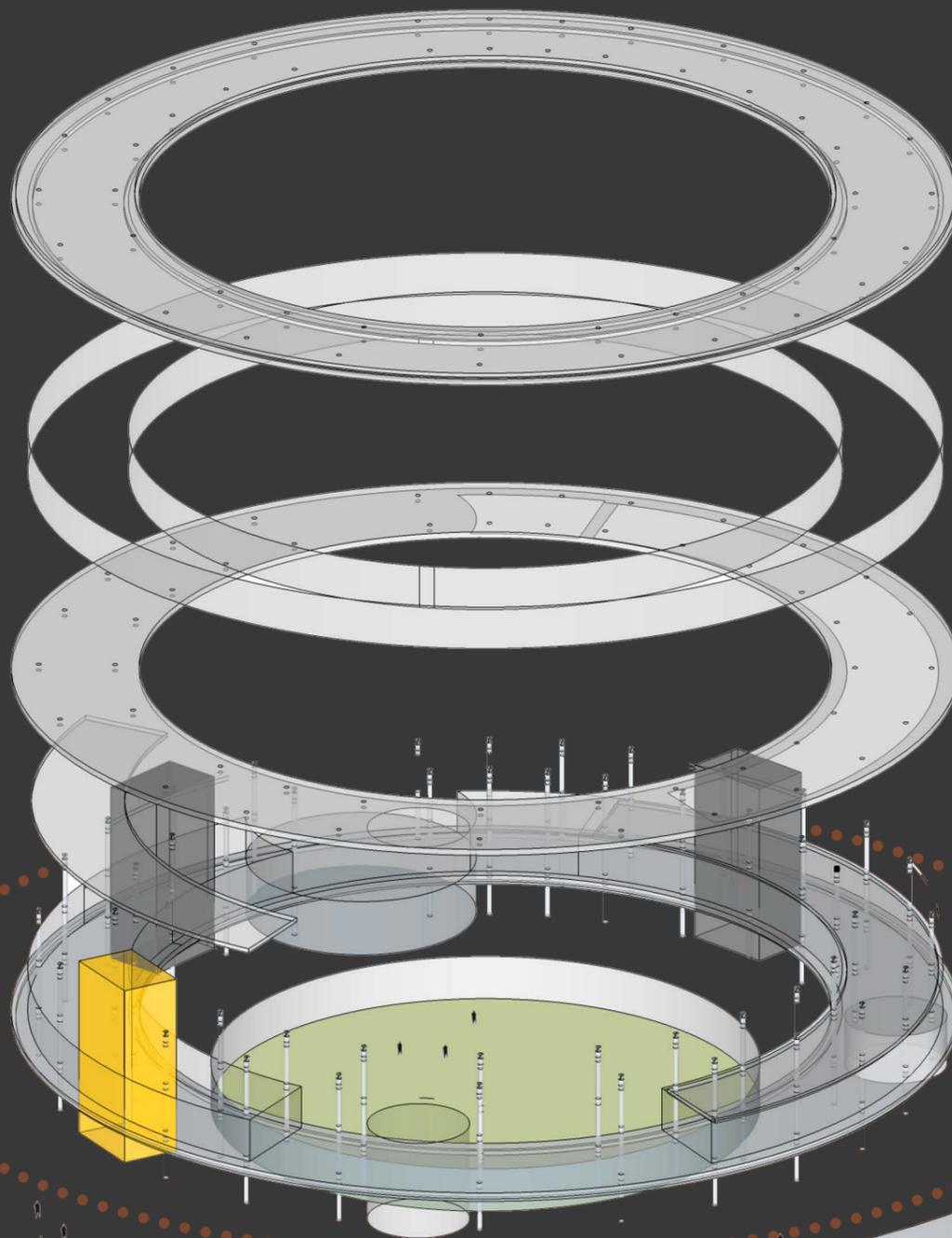
SI ENFATIZZA L' ACCESSO DAL PUNTO DI RIUNIONE DELLA UBA. SI COLLEGA LA PAVIMENTAZIONE DELL'UNIVERSITÀ CON QUELLA DEL CAMPUS PER OTTENERE UN UNICO LINGUAGGIO.

PAVIMENTAZIONE ESTERNA

HA DEI DISEGNI CHE CREANO DIVERSE STAZIONI INTERATTIVE E ALLO STESSO TEMPO SI FONDE CON LA SCUOLA E GLI EDIFICI VICINI.

SCUOLA

LA SCUOLA È COMPLETAMENTE INTEGRATA AL PROGETTO, DATO CHE LE AULE SONO UTILIZZATE DALL' ISTITUZIONE UNIVERSITARIA. CIÒ NONOSTANTE SI MANTIENE SOTTO CONTROLLO PER LA SICUREZZA DEI BAMBINI.



PIANTA COPERTURA

PENDENZE PER LE PLUVIALI
SISTEMA DE RACCOLTA DELLE ACQUE.

VETRI

INFISSI CHE SEGUONO LA LINEA CURVA.
VETRO TEMPERATO CON ANTI- RIFLESSO UV.

PAVIMENTAZIONE

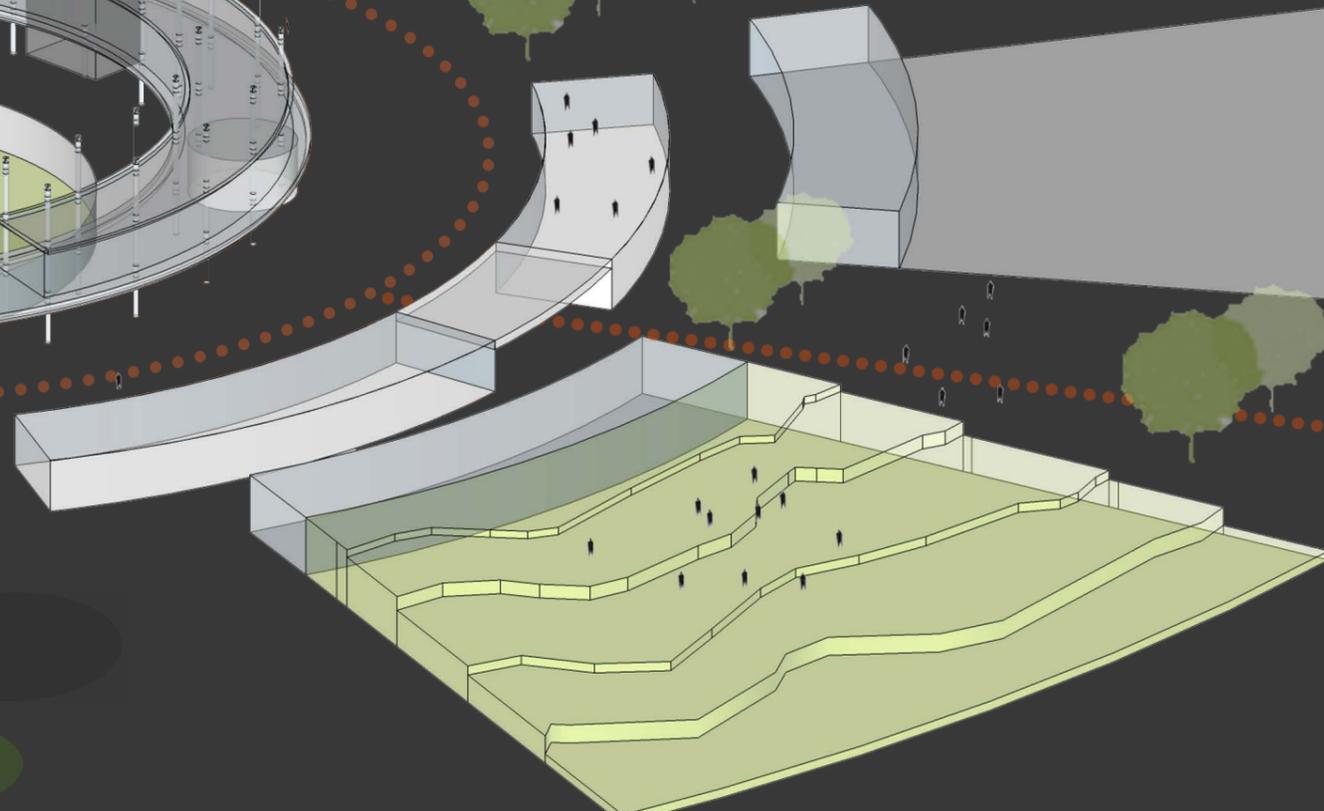
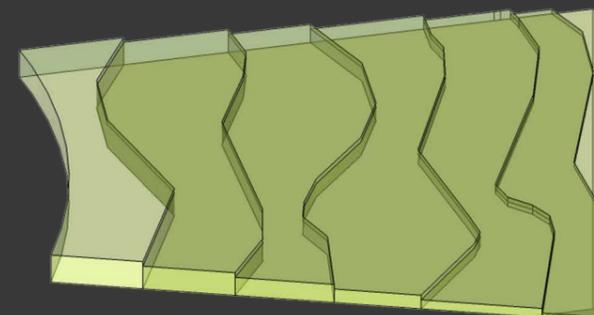
LA PAVIMENTAZIONE PREVEDE UN DETTAGLIO RIALZATO INTORNO AI PILASTRI E IL SUO DISEGNO SEGUE IL DINAMISMO DELL'EDIFICIO.

ORFANOTROFIO FEMMINILE

CAMBI DI LIVELLO E GIOCHI DEL TERRENO. SI CREANO NATURALMENTE CON LA DIFFERENZA DI QUOTA ESISTENTE NEL SITO. NON SI CERCA UNA SEPARAZIONE CON IL CHIOSTRO MA SI VUOLE ELIMINARLA (LE MURA) E ALLO STESSO TEMPO FORNIRE L'INDIPENDENZA DI CUI HA BISOGNO L'ISTITUZIONE.

GRADINATE-SPOGLIATOI

IL MOVIMENTO DEL TERRENO CREA DIVERSI SPAZI I QUALI POSSONO ESSERE USATI COME GRADINATE PER IL CAMPO DA CALCIO. GLI SPOGLIATOI SONO SOTTERRANEI.



CIRCOLAZIONE

Eguagliando la circolazione esterna (terreno) con quella dell'edificio si definiscono punti di incontro comune, i quali determinano la posizione dei nuclei di collegamento verticale. Gli stessi sono conseguenza progettuale.



Memoria descrittiva

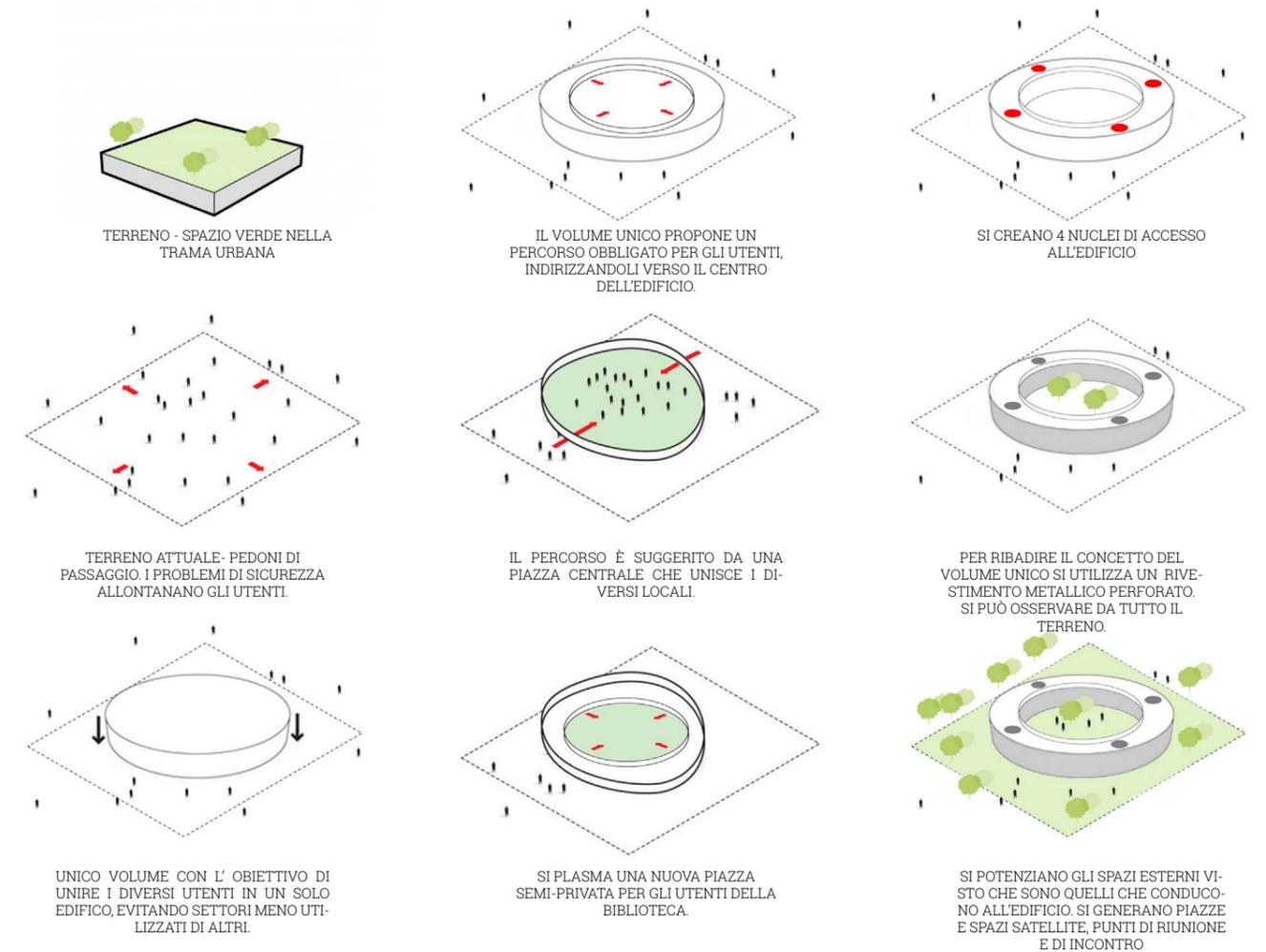
Trasferendo le precedenti conclusioni al nostro edificio e seguendo rigorosamente il programma, cerchiamo di diluire i limiti del lotto e raggiungere una certa omogeneità in tutto il masterplan. Si formano punti di riunione, a partire dai luoghi di maggior confluenza pedonale. Si fa in modo che il terreno integri questi punti con le linee di circolazione progettate resolvendo la connessione e lo spostamento costante verso il masterplan.

Rispetto al progetto edilizio, abbiamo deciso di seguire lo stesso ragionamento proposto nel masterplan. Si predilige il dinamismo e la connessione del terreno con il progetto. La proposta a scala micro nasce come soluzione delle problematiche della scala macro. Le tensioni derivate dalla posizione del terreno all'interno della trama urbana, essendo questo il pezzo principale di unione del masterplan, si propone che sia il terreno che l'edificio siano spazi centrali di unione, senza limiti, trasformabili e attraversabili dagli utenti.

Considerando il programma e una previa indagine approfondita, si propone un volume edilizio unico che nasce dalla conclusione precedentemente raggiunta. La morfologia dello stesso nasce dalle tensioni esistenti nel terreno e dalla migliore soluzione. Da questo studio nasce l'idea di mettere insieme quelle funzioni proposte dal programma che possono coesistere con successo in un unico volume e separare tutte le altre. Le residenze sono separate come conseguenza di quanto detto a causa della ovvia necessità di privacy di cui hanno bisogno.

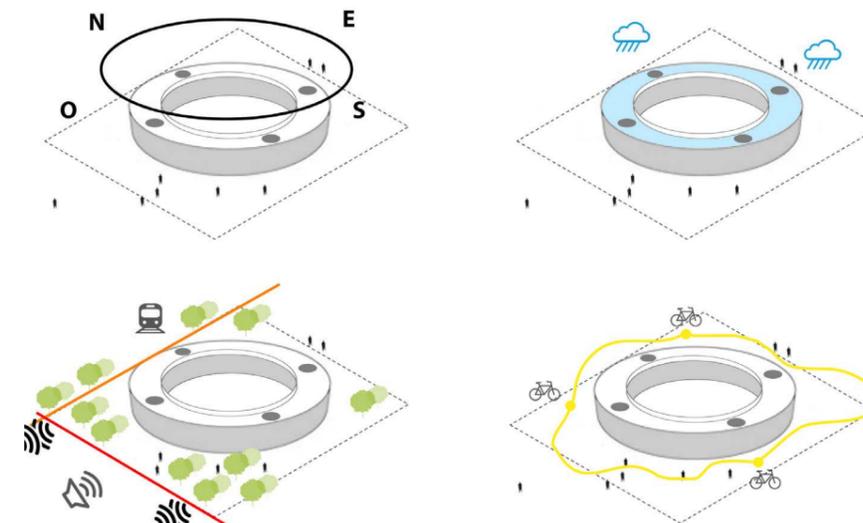
Tanto l'amministrazione e le aule, come la biblioteca e l'auditorium, si trovano nel volume principale. Le residenze studentesche si trovano in un volume separato, riuscendo così ad avere un settore educativo pubblico ed un altro residenziale semi-privato.

Allo stesso tempo l'edificio ha una certa continuità dovuta alla sua forma e di conseguenza favorisce integrazione grazie ad una piazza pubblica centrale, secondo lo stile di un Agorà che ribadisce il concetto. La differenza delle altezze, una biblioteca sotterranea e aule ad un quota più alta creano livelli di privacy e percorsi difficili da concepire in un progetto lineare sviluppato interamente ad una quota corrispondente a quella stradale.

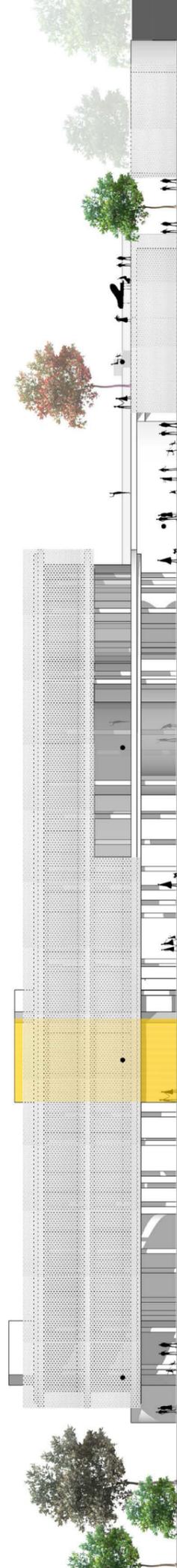


ANALISI SOLARE

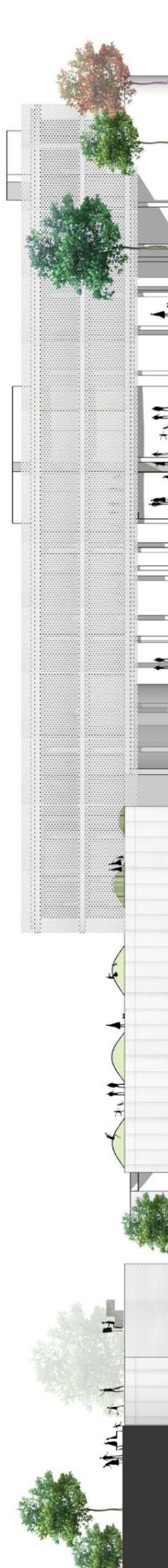
Lo studio del Sole per ore e stagioni dell'anno ci ha permesso di determinare che il terreno si trova esposto in modo costante alle radiazioni solari. Il terreno non presenta molta vegetazione e quella esistente è molto giovane, perciò prevedere un settore di ombra dove le persone possano rifugiarsi è fondamentale. Il terreno è zona di riposo e riunione per gli studenti che escono dall'università. Gli alberi di maggior dimensione si trovano sul perimetro del lotto e insieme al limite fisico del sottopasso veicolare dovuto alla presenza dei binari del treno creano una barriera acustica. Le specie più piccole si trovano al centro.



PROGETTO: BACA AGRONOMIA
 PROSPETTO: FACCIATA NORD
 DATA: 2016



PROGETTO: BACA AGRONOMIA
 PROSPETTO: FACCIATA SUD
 DATA: 2016



PROGRAMMA

BACA AGRONOMIA BUENOS AIRES

Distinguiamo gli spazi principali da quelli secondari. Chiamiamo principali quelli che rispondono fedelmente al programma, e secondari quelli necessari all'interno del programma integrativo. In base ad un esauriente studio del programma, si è deciso che i settori principali debbano collocarsi all'interno di uno stesso volume, mantenendo una connessione costante. Simultaneamente, posizionandosi in diversi livelli, si è raggiunto il grado di indipendenza necessaria. La biblioteca si trova nel sotterraneo, collegata attraverso i nuclei di circolazione verticale con i moduli educativi: cambiare piano corrisponde a cambiare attività. Il modulo amministrativo, per la sua relazione funzionale con la università si fonde con le aule-studio in modo tale che ci sia sempre una relazione costante tra i professori e gli studenti. L'edificio delle residenze, per il suo carattere funzionale, è totalmente indipendente da quello educativo. La prossimità dello stesso è ciò che permette allo stesso tempo connessione e indipendenza.

AREA	PROYECTADO M2
SECTOR ADMINISTRATIVO	
Hall y recepción/bedelía	50
Administración	50
Legal	20
Oficinas Profesores	292
Oficinas Directivos	71
Sala de Reuniones	70
Office	41
Sala Profesores	120
	715
SECTOR EDUCATIVO	
Aulas capacidad	500
Aulas capacidad	360
Biblioteca + Sector Lectura+deposito	358
Sala de estudio parlantes	194
Office/ Cafetería	120
Aula Conferencias	120
	1652
SECTOR PUBLICO	
Hall Acceso/Recepcion, Molinetes entrada alumnos	254
Librería / venta de libros	67
Sector Exposiciones trabajos alumnos	300
Bar capacidad?? Personas	290
Auditorio	300
Salas de estudio parlantes y silenciosas	500
	1711
SECTOR DORMITORIOS ALUMNOS	
Dormitorios + baño completo	600
Area Cocina/ Comedor compartida	169
Area Descanso Compartida (tv, recreacion)	180
	949
Circulaciones, servicios, mantenimiento, deposito, areas tecnicas	2110
Sala de maquinas	820
	2930
TOTALES	7957

PROGETTO: BACA AGRONOMIA
SEZIONE: INGRESSO BIBLIOTECA
DATA: 2016

SEZIONE : A-A

Si cerca dinamismo e senso di movimento. Poiché queste sono le idee guida del progetto qualsiasi tensione che possa insorgere nella circolazione viene eliminata ed è sostituita da percorsi fluidi.

Il programma proposto suggerisce una divisione delle funzioni secondo i diversi tipi di attività. Da ciò nasce la decisione di sviluppare un unico volume al cui interno combini 3 moduli diversi del programma articolati in modo che gli spazi siano connessi e che contemporaneamente mantengano la loro indipendenza. Distinguiamo gli spazi principali da quelli secondari.

Unificare circolazione e percorso fu una delle idee guida. Si sono presi in considerazione gli spazi di confluenza più importanti del terreno e a partire da questi punti focali, si sono distribuite una serie di arterie che fondono il terreno con il volume.

Tutti i livelli sono cuciti da nuclei di circolazione. Anche se i diversi piani creano una certa indipendenza tra i vari settori, il progetto risulta equilibrato per la facilità di accesso che esiste da un punto ad un altro.



ACCESSO ALLA BIBLIOTECA

LE SCALE CHE CONDUCONO AL SETTORE DELLA BIBLIOTECA PARTONO DALL'ATRIO D' INGRESSO. SI ARRICCHISCE LA VEGETAZIONE DEL SITO, ESSENDO QUESTA QUELLA CHE ENFATIZZA I SENTIERI.

HALL DI INGRESSO

RECEPTION DELLA BIBLIOTECA. SETTORE DI RICEZIONE E DISTRIBUZIONE. COLLEGA CON IL NUCLEO DI CIRCOLAZIONE.

NUCLEO DI CIRCOLAZIONE

COMPOSTO DA SCALE E DOPPIO ASCENSORE.

CIRCOLAZIONE BIBLIOTECA

SI È CERCATO, IN TUTTI I SETTORI DELL'EDIFICIO, CHE LA CIRCOLAZIONE SFOCI SENZA OSTACOLI NEI NUCLEI DI CIRCOLAZIONE E ALLO STESSO TEMPO NELLE DIVERSE AREE.

SALA AUDIO-VIDEO

LA BIBLIOTECA È ADEGUATA ALLE RICHIESTE ATTUALI. SI PREVEDONO SALE AUDIO-VIDEO, SPAZI DI RIUNIONE, AULE STUDIO DI GRUPPO E AULE STUDIO SILENZIOSE.

PROGETTO: BACA AGRONOMIA
SEZIONE: SEZIONE SPAZIALE DELL'EDIFICIO
DATA: 2016

SEZIONE : B-B



CIRCOLAZIONE

COME IDEA GUIDA SI È DECISO CHE LA CIRCOLAZIONE NON FOSSE MERAMENTE UN PERCORSO, MA CHE CONTENESSE ATTIVITÀ. SI PREVEDONO PUNTI DI RIUNIONE, GIOCHI PER BAMBINI E ATTIVITÀ LUDICHE CHE CATTURANDO L'ATTENZIONE DELL'UTENTE LO OBBLIGANO A FERMARSI. QUESTO CONCETTO RIESCE A FAR SI CHE L'UTENTE SIA PARTE DELL'EDIFICIO FIN DALL'ESTERNO. IL PERCORSO È INEVITABILE.

ACCESSO AI BAGNI

LUNGO TUTTO L'EDIFICIO SI DISPONGONO BAGNI PUBBLICI PER EVITARE TRAGITTI TROPPO LUNGI DA PARTE DELL'UTENTE.

AULE STUDIO DI GRUPPO

LE AULE STUDIO DI GRUPPO SONO INTEGRATE CON LA CIRCOLAZIONE, CREANDO WORKSPACES.

SPAZI DI RIUNIONE

GLI SPAZI DI RIUNIONE, FONDENDOSI CON LA CIRCOLAZIONE SERVONO COMO SALE INTERATTIVE. COLLEGATE A LORO VOLTA CON LA PIAZZA SEMI PRIVATA, CERCANO DI FAR SI CHE L'UTENTE INTERAGISCA CONTINUAMENTE CON L'EDIFICIO.



Quadro Teorico

L'ACCESSIBILITÀ E LE BARRIERE

L'accessibilità e la progettazione per tutti in architettura significa riuscire a far sì che qualsiasi persona indipendentemente dalle sue capacità, possa accedere a un edificio o spazio pubblico/privato e utilizzarlo allo stesso modo e con le stesse condizioni di un qualsiasi altra.

L'accessibilità in un progetto architettonico progressivamente smette di essere una caratteristica dipendente dalla scelta del progettista per diventare obbligatoria con l'unico fine di poter usufruire di un sito senza impedimenti. Definita come il "diritto di uso della città e dei suoi servizi senza nessuna restrizione da parte di tutti gli abitanti, indipendentemente dalla statura, il peso, l'età, il genere, la cultura, o la disabilità".

Nel corso degli anni si sono utilizzati diversi termini per definire questo gruppo di persone. Attualmente si utilizza "persone con disabilità". La Organizzazione Mondiale di Salute nel 1980 ha stabilito la Classificazione Internazionale delle Menomazioni, Disabilità ed handicap (ICIDH), stabilendo:

- *Disabilità: la limitazione o perdita (conseguente a menomazione) della capacità di effettuare una attività nel modo o nei limiti considerati normali per un essere umano*

- *Menomazioni: qualsiasi perdita o anomalia di una struttura o di una funzione, sul piano anatomico, fisiologico e psicologico.*

- *Handicap: la situazione di svantaggio sociale conseguente a menomazione e/o disabilità, che limita o impedisce l'adempimento di un ruolo normale per un dato individuo in funzione di età, sesso e fattori culturali e sociali.*

Organizzazione Mondiale di Salute. International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps (ICIDH). 1980

Non sempre queste "condizioni" agiscono in modo lineare e i sintomi sono gli stessi in tutti i casi. L'eterogeneità dei risultati nello stesso ambiente, nelle stesse condizioni sociali, economiche e regionali, ha fatto sì che nel 2001, la Organizzazione Mondiale di Salute pubblichi la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF), in cui descrive e classifica la complessità dei diversi fattori relazionati con la disabilità giungendo alla conclusione che i fattori ambientali sono una delle principali cause di questi disturbi. Assume come obiettivo principale il cambiamento e la comprensione del danno che alcune definizioni possono arrivare a generare. Parole come "funzionamento" o "menomazione" vengono sostituite e si enfatizza la "partecipazione" invece che la "disabilità"

Diverse situazioni relazionate con disabilità fisiche, cognitive e sensoriali devono essere considerate per poter raggiungere l'equità nell'uso di uno spazio urbano. Anche se come si è detto precedentemente le funzioni di una persona possono variare secondo il caso particolare, si possono definire certi "gruppi" ai fini dell'organizzazione e dell'analisi che si intende affrontare in questo documento.

Jaime Hugo Peralta definisce nel suo libro "Disabilità e accessibilità. La dimensione sconosciuta" che è possibile far riferimento a tre grandi gruppi. Classificazione a seguire:

- *Personne su Sedie a rotelle: siano tetraplegici, paralitici, emiplegici, amputati, affetti da poliomielite, sclerosi multipla, spina bifida, paralisi cerebrale o semplicemente persone anziane che soffrono l'instancabile compito di salire scale, dislivelli o anche rampe con pendenze molto grandi. In alcuni casi anche il semplice atto di aprire o chiudere una porta può essere difficoltoso.*

- *Mancanza di Capacità Deambulatoria: considerando persone con emiplegia, paraplegia, una o due gambe amputate, poliomielite, spina bifida, sclerosi multipla, paralisi cerebrale con lieve disabilità fisica, obesità, gesso, gravidanza, bambini in braccio o nel passeggino, età avanzata.*

- *Riduzione Sensoriale: considerando qualsiasi persona con una riduzione parziale o totale di uno qualsiasi dei suoi sensi, mi riferisco in questo senso al cieco, sordo o muto. Considerando il cieco la sua riduzione consiste nell'identificazione degli spazi. Rilevare spazi e ostacoli che gli consentano spostamenti liberi e silenziosi. I problemi per chi ha un deficit di udito, si riferiscono al totale isolamento dell'individuo dall'ambiente, generando l'assoluta impossibilità nell'identificazione delle indicazioni.*

* Disabilità e accessibilità. La dimensione sconosciuta", Jaime Hugo Peralta, pag. 128.

In base a questa classificazione e ad altre (che seguono le stesse linee guida), nasce il concetto di architettura senza barriere, la quale rivolge le sue azioni a generare spazi e prodotti per la maggior quantità di persone, senza necessità di riadattarli o ridisegnarli. Nasce come conseguenza del design senza limiti, prodotti tecnologici pensati per assistere l'utente. Di seguito si descrivono le risorse urbane e edilizie che devono essere considerate per migliorare l'inclusione e l'accessibilità;

- Accessibilità nei trasporti
- Patrimonio naturale e culturale
- Percorsi e sentieri
- Segnaletica scale
- Rampe
- Porte automatiche
- Equipaggiamento dei bagni, sanitari
- Cartine e piante in 3d con texture e rilievi
- Protezione e segnalazione dei cantieri nella via pubblica
- Illuminazione
- Interventi puntuali in edifici storici
- Arredamento urbano
- Griglie e porte di ispezione

* Disabilità e accessibilità. La dimensione sconosciuta", Jaime Hugo Peralta, pag. 53

L'accessibilità è una delle qualità dell'ambiente. Affinché il progetto funzioni bisogna considerare fino al minimo dettaglio. Dal mezzo di trasporto che arriva nel sito, fino al design dell'arredo utilizzato negli uffici dell'edificio. Kevin Lynch in una pubblicazione dell'anno 1960 espone la situazione di diverse città accessibili. Organizza il documento in due parti, una teorica e una pratica. Nonostante Lynch abbia lavorato ad una macro scala, si prenderanno come riferimento alcuni esempi per il progetto del Campus universitario.

L'accessibilità si definisce come la capacità che ha una persona, con o senza disabilità di interpretare uno spazio, accettarlo e finalmente integrarsi con esso, formando relazioni con l'ambiente e gli individui che lo abitano. Il " Concetto Europeo di Accessibilità " la definisce come "una caratteristica basica dell'ambiente costruito. È la condizione che permette arrivare, entrare, uscire e utilizzare le case, i negozi, i teatri, i parchi, gli uffici pubblici e i luoghi di lavoro. L'accessibilità permette alle persone, partecipare nelle attività sociali e economiche per cui si è concepito l'ambiente costruito."

Questo concetto si è modificato nel corso del tempo a causa dei cambiamenti sociali delle comunità. Nei decenni passati la possibilità che aveva una persona con disabilità di inserirsi in un gruppo erano minime. Erano totalmente abbandonati visto che esisteva una specie di tabù sui temi relativi a qualsiasi tipo di menomazione.

Con il passare del tempo, gli ostacoli sociali sono stati superati per risolvere quelli fisici. Questi ostacoli, prodotto di una crescita esponenziale delle comunità e delle economie emergenti, hanno trasformato queste piccole barriere in muri. Negli anni 60' del secolo scorso Kevin Lynch fa riferimento alla relazione tra i dettagli visti a scala macro e micro nel suo libro "L'immagine della città". Riflette, dopo aver esaminato tre città, Boston, Jersey City e Los Angeles, sul modo in cui il cittadino comune immagina la sua città. Definisce il concetto di "wayfinding" o trovare il percorso, connettendo l'utente con l'ambiente. I risultati raggiunti da Lynch possono essere applicati sia all'ambiente esterno che a quello interno, assumendo la percezione, l'interazione e la conoscenza come forma di comunicazione tra la persona e l'ambiente.

Città come Curitiba, sono costituite da municipalità con alta tecnologia e pianificazione urbana. Sono città modello, preparate per l'imminente futuro. Il territorio come insieme unitario smette di essere una preoccupazione e temi come l'accessibilità nello spazio pubblico e urbano, come nei trasporti e negli edifici, sono la principale inquietudine.

Ad Edmonton, uno dei tanti comuni del Canada, la società partecipa attivamente attraverso consigli popolari che si aggiornano costantemente, essendo la coscientizzazione, a partire dall'educazione, il suo obiettivo principale. Il codice "Guida alla progettazione senza barriere" si concentra non solo sugli edifici pubblici e privati ma anche sullo spazio urbano. Questi esempi, come altre città, hanno in comune il fatto che il design non è semplicemente una qualità dell'ambiente, ma un pensiero inclusivo / comprensivo di natura sociale e culturale.

Dimitri Belser stabilisce "La soluzione per una persona può creare una barriera per l'altra". Affinché un progetto funzioni, deve essere preso in considerazione dal tipo di trasporto che arriva nel luogo, fino al design di un mobile ergonomico. Il più piccolo dettaglio conta ed è condizionante. Accessibilità esterna, circolazione verticale / orizzontale, accesso all'edificio, segnaletica e comunicazione, spazi e servizi igienici, misure di emergenza, sicurezza e arredamento, sono dettagli che devono smettere di essere barriere per alcuni e soluzioni per tutti.

Si potrebbe dire che l'accessibilità non può verificarsi finché esistono barriere architettoniche o di qualsiasi altro tipo. L'accessibilità è un diritto fondamentale per tutti. "Affinché le persone con disabilità possano essere in grado di vivere in modo indipendente e partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita, lo Stato adotterà misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso, in condizioni di parità con gli altri, all'ambiente fisico, ai trasporti, alle informazioni e alle comunicazioni, compresi i sistemi, le tecnologie e gli altri servizi e strutture aperte al pubblico o di uso pubblico, sia nelle aree urbane che rurali"

Prendendo in considerazione gli esempi citati in precedenza, un piano di accessibilità cerca di rendere accessibile la trama urbana e la comunicazione tra i vari punti della città. Una città accessibile, consente lo sviluppo sostenibile della vita, una partecipazione sociale e politica che fornisca dignità e benessere. Per raggiungere questi obiettivi, i principi di accessibilità devono essere affrontati a partire da un approccio globale e non in modo parziale, così come accade in alcune città, dove si trovano isolati esempi perfezione.

Se studiamo lo spostamento di un individuo nella città da un punto a un altro, osserveremo che una delle azioni che questa attività comporta per raggiungere un'esperienza fluida è che non sia ostacolato da alcun tipo di limite. Questi sono minacce costanti nelle città moderne. Questo principio è chiamato "Catena di accessibilità". Questo concetto stabilisce che qualsiasi tipo di movimento dal punto A al punto B comporta una serie di processi e cambiamenti di esperienze. Prendiamo il trasporto pubblico come esempio. È inutile avere rampe per disabili in ogni angolo, se affinché l'utente arrivi a destinazione deve utilizzare un trasporto che non è adatto alle sue esigenze. Ciò non significa che le rampe siano elementi inutili, ma che l'accessibilità debba essere affrontata in tutti i suoi aspetti. Qualsiasi dettaglio che non può essere risolto o che viene semplicemente ignorato, annulla tutti i risultati ottenuti in precedenza. In breve, il concetto stabilisce che tutti i punti devono essere collegati in modo equo, poiché il movimento da un punto a un altro è una catena di processi e uno condiziona l'altro.

Città come Berlino, Londra, Madrid sono riuscite a fare proprio questo concetto e creare un trasporto pubblico dove la stragrande maggioranza dei suoi accessi ha rampe di accessibilità, veicoli adattati e sistemi di allarme per gli utenti. Ci sono spazi per sedie a rotelle. I passeggeri possono utilizzare i pulsanti per orientarsi o chiedere aiuto. Per le persone con riduzioni sensoriali, sono stati installati sistemi uditivi e visivi che avvertono dell'arrivo dei treni nelle stazioni.

"...Berlino si distingue per una politica "strategica e inclusiva" sulla disabilità, con strade e trasporti accessibili..."

La capitale tedesca è l'ultima città europea che ha ottenuto il riconoscimento delle sue condizioni di accessibilità. Berlino ha recentemente ricevuto l'Access Cities Award 2013 (Città accessibile 2013), concesso dalla Commissione Europea per il suo impegno nel realizzare "una città per tutti". Questa città si distingue per una politica considerata "strategica e inclusiva" nel campo della disabilità. In particolare sono stati valutati gli sforzi per eliminare le barriere e unire la città, precedentemente divisa. I nuovi progetti di ricostruzione che sono stati realizzati hanno preso in considerazione le persone con disabilità e l'interesse a garantire la loro mobilità. "La capitale tedesca ha grandi viali e piazze che rendono facile e comodo muoversi", sottolinea Viajeros Sin Limite. In termini di trasporto, Berlino ha adattato le fermate degli autobus. Il riconoscimento sottolinea quindi l'eliminazione di un numero considerevole di ostacoli e i benefici che ciò comporta, non solo per gli abitanti, ma per i milioni di persone che visitano questa città europea ogni anno.

“...Salisburgo è una delle città meglio preparate per occuparsi delle persone con disabilità e le loro famiglie...”

Nel 2011, il suddetto premio è andato a Salisburgo, una delle città austriache più visitate. È stato considerato il suo sforzo nel migliorare l’accessibilità e nel favorire l’integrazione delle persone con disabilità. Si è tenuto conto del fatto che le stesse persone con disabilità hanno partecipato al processo di miglioramento dell’accessibilità, permettendo di adattare quest’ultimo alle loro esigenze. In questa città, i progressi sono stati completi. Si sono occupati della costruzione generale degli edifici e degli spazi pubblici, del sistema di trasporto e delle sue infrastrutture, nonché delle informazioni e delle comunicazioni, delle nuove tecnologie, delle strutture e dei servizi pubblici.

Salisburgo si presenta come una città accessibile, perfetta per una vacanza senza barriere architettoniche, con molte “attrazioni, chiese, spazi per eventi, hotel e ristoranti accessibili per persone su sedia a rotelle”. Tutti questi luoghi rispettano le norme austriache sull’accessibilità e i treni offrono sconti e assistenza specifica per coloro che lo richiedono. Chi viaggia in questa città può anche visitare il sito web de Infoplatform for Accessible Tourism ((IBFT) (Piattaforma informativa per il turismo accessibile), in cui vengono raccolte informazioni di interesse per le persone con disabilità e i loro accompagnatori.

L’opuscolo “Salisburgo senza barriere” raccoglie tutti i luoghi accessibili della città. L’obiettivo è che i cittadini e i turisti della località l’attraversino in modo indipendente e con sicurezza. Le informazioni sono specifiche per le persone su sedia a rotelle, cieche, sorde o con altri problemi uditivi.

“...Ávila ha vinto numerosi premi eccezionali per i suoi piani di accessibilità in tutta la città...”

Nel 2010, Avila ha superato 66 comuni, per il livello di accessibilità di questa città, che ha adattato alle persone con disabilità uno dei luoghi più emblematici: la famosa muraglia. Questo monumento, considerato Patrimonio dell’Umanità, è stato ristrutturato in modo che le persone in sedia a rotelle e con mobilità ridotta, possano attraversarlo, oltre all’installazione di un ascensore e un bagno adeguato, tra gli altri accorgimenti. La Commissione europea l’ha premiata “per difendere l’accessibilità per le persone con disabilità”, grazie ad un piano urbanistico che ha migliorato l’accessibilità degli edifici pubblici e che si applica dal 2002 “in collaborazione con le organizzazioni delle persone con disabilità e delle persone anziane. ”

Avila ha vinto il Premio Ciudad Accesible 2010. È stata la prima a raggiungere questo riconoscimento e a distinguersi come località interessata all’integrazione delle persone con disabilità. Anche da parte delle istituzioni pubbliche, sono state promosse iniziative private per aumentare le opzioni di accessibilità.

Due anni prima di questo premio, Avila ha vinto il Premio Reina Sofía 2008 de Accesibilidad Universal de Municipios y el Premio Cermi.es, assegnato dal Comitato Spagnolo dei Rappresentanti delle Persone con Disabilità “per il suo impegno a lavorare per l’accessibilità universale” , come asse trasversale di tutta la sua politica municipale. A seguito di questi riconoscimenti, è stato pubblicato la Guida della città di Avila è, con informazioni su alloggi, ristoranti, monumenti e servizi accessibili.

Altre città che si distinguono per la loro accessibilità...

Nantes (Francia). Questa città francese è stata finalista lo scorso dicembre. La giuria ha apprezzato il suo “approccio completo alla progettazione di una città accessibile a tutti”. Ma oltre all’architettura, vengono analizzate anche le politiche e le azioni svolte in altri settori. È stata riconosciuta “la varietà di attività di sensibilizzazione sull’accessibilità nella vita di tutti i giorni”.

Stoccolma (Svezia). Si distingue per una visione della progettazione per tutti, che non solo propone adattarsi alle persone con disabilità, ma a tutto il resto dei cittadini. L’idea di città amichevole si estende sempre di più, per essere al servizio di tutte le persone, senza distinzione, perché tutti, in qualsiasi momento, potremmo avere una disabilità. Stoccolma, può contare su attraversamenti pedonali accessibili, bagni pubblici e aree gioco “per garantire che siano accessibili ai bambini e ai genitori con disabilità”.

Cracovia (Polonia). Questa città è stata finalista dopo Salisburgo, grazie allo sforzo compiuto nell’eliminazione delle barriere infrastrutturali di difficile accessibilità e per “prestare particolare attenzione all’accesso ai monumenti del patrimonio culturale”.

Marburgo (Alemania). L’integrazione delle persone con disabilità è garantita nei progetti di accessibilità comunali “dalla fase di progettazione fino alla realizzazione.” Inoltre, questa città tedesca ha una strategia a lungo termine.

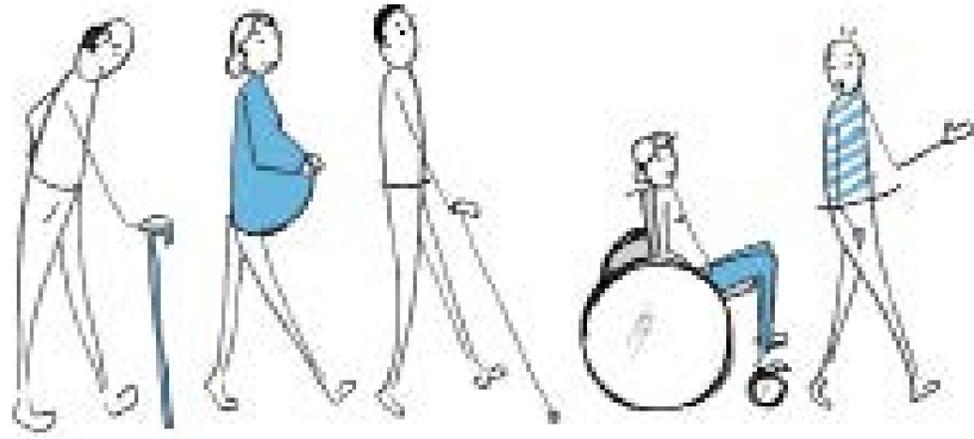
Santander (Spagna). La capitale della Cantabria è stata nominata finalista, dopo quell’austriaca, per i suoi piani urbanistici. Questi tengono conto di un’accessibilità definita amichevole, “con l’ approccio di una progettazione universale”. Allo stesso tempo le sono state riconosciute “la qualità e la sostenibilità dei risultati”.

Tarrasa (Spagna). Questa città catalana ha ricevuto una menzione speciale tre anni fa “per le soluzioni urbanistiche e gli spazi pubblici, per gli sforzi sostenuti per facilitare l’accesso ai siti storici e rimuovere le barriere architettoniche negli edifici residenziali, parchi, strade, piazze e monumenti , nonché per l’installazione di ascensori, rampe e ponti “.

Buenos Aires...

Prendendo come esempio la metropolitana di Buenos Aires. Il governo della città alcuni anni fa ha rilevato un sistema di metropolitana quasi obsoleto. Stazioni senza accessibilità e vagoni / macchinari con più di 50 anni. Secondo uno studio preparato dall’Osservatorio sui diritti delle persone con disabilità di Buenos Aires, delle 83 stazioni della metropolitana 40 sono accessibili ai disabili. Sebbene le cifre siano allarmanti, poiché solo il 50% delle stazioni può essere utilizzato senza alcun tipo di impedimento, questo è un processo lungo. Come accennato in precedenza, ogni gesto è una condizione di quella successiva (catena di accessibilità), e fino a quando non si otterrà il 100% di accessibilità in tutte le stazioni, la catena in alcuni collegamenti sarà compromessa. Tuttavia, Buenos Aires è un esempio di come applicare soluzioni temporanee durante il normale periodo di transizione necessario per raggiungere l’idoneità. Ad esempio, Metrovías dovrebbe poter contare ogni giorno sul corretto funzionamento di scale, ascensori e installare un sistema di informazione vocale e un sistema Braille per non vedenti in tutte le stazioni. Questo è un impegno che viene preso nei tempi e nelle modalità necessarie affinché che tutti i cittadini possano prendere la metropolitana.

La città deve essere interpretata come lo spazio ideale, in cui lo sviluppo della vita della società è fluido e costante senza interruzioni di alcun tipo. Misure adeguate devono essere prese per adattare lo spazio urbano. Se si riesce a generare un’accessibilità integrativa, senza barriere, si impedirà che le persone con disabilità incontrino ostacoli che ne impediscono lo spostamento. Si deve dar vita ad una progettazione per tutti.



Standardizzazione

Sebbene i limiti di una persona possano presentarsi in gradi diversi, ciò non dovrebbe limitare la persona ad avere una partecipazione attiva e produttiva. "Qualsiasi siano le nostre caratteristiche di uomini o donne, alti o bassi, razza e colore, giovani o vecchi, meritiamo tutti e ci aspettiamo di ricevere l'attenzione e il rispetto che la nostra condizione umana richiede. Ma all'interno di questa condizione comune, siamo allo stesso tempo, individui con le loro caratteristiche, diverse l'una dall'altra, aspetto che si manifesta nella diversità della nostra società".

La standardizzazione ha permesso in tutti questi anni di ottimizzare il processo di produzione dove lavori che alcuni anni fa richiedevano giorni, oggi in poche ore sono risolti. Ciò ha permesso di inserire sul mercato prodotti accessibili, che grazie ai ridotti costi di produzione, si è potuto massimizzare gli utili. Tuttavia la stessa standardizzazione, essendo un tipo di soluzione, è una delle cause delle barriere.

Dal punto di vista dei prodotti urbanistici e architettonici, le dimensioni determinate e adottate dai produttori purtroppo con le dimensioni antropologiche dell' "Uomo medio" hanno determinato le misure con le quali viviamo nelle città. Molte di queste misure sono emerse dai manuali di studio, e non da uno studio dei bisogni reali in termini di evidente diversità sociale.

È importante eliminare il concetto di standardizzazione delle misure e delle dimensioni secondo il concetto di "uomo medio" e iniziare a realizzare progetti che contemplino tutta l'eterogeneità della società. Realizzare semplicemente "disegni speciali che risolvano i bisogni di quelle persone con abilità diverse" non è la soluzione. Il semplice fatto di fare questo è la prima barriera e quella che genera più divisione nella società. Il design completo deve iniziare dal primo momento. La soluzione non è costituita da due soluzioni sovrapposte, ma da un unico concetto.

La Progettazione per Tutti...

Eduardo Elkouss afferma che "L'accessibilità deve essere considerata fin dall'inizio nel progetto." Seguendo i sette principi, sviluppati anche da Ron Mace, si prefigge l'obiettivo di creare un'architettura senza alcun tipo di limitazione.

Il primo punto definisce la progettazione come universale in tutti i sensi. I mezzi per raggiungere questo tipo di progettazione devono essere egualitari evitando in qualsiasi caso l'esclusione degli utenti, concependo la stessa sicurezza e autonomia per tutti. La flessibilità è considerata il secondo principio. Bisogna proporre un progetto flessibile e mutevole, in grado di evolvere così come la situazione lo richiede, e che consideri tutte le abilità o capacità del suo utente. Il terzo principio è la tolleranza per l'errore o l'uso improprio. Elementi veramente progettati con coscienza dovrebbero evitare danni e rischi per uso indebito, ciò conduce al quarto punto in cui si afferma che l'uso deve essere semplice ed intuitivo, consentendo la facilità di comprensione attraverso le istruzioni, che possono essere date da una segnaletica fisica o sensoriale. La progettazione (quinto punto) fornisce informazioni di grande valore grazie alla grafica, gli elementi sonori e verbali, generando contrasti tra informazioni e ambiente. Gli ultimi punti, i più importanti, definiscono il valore della dimensione e lo spazio per l'avvicinamento, la manipolazione e l'uso, rispetto alle dimensioni del corpo, la postura e la mobilità di ciascun utente. L'ultimo principio parla di come consentire all'utente di utilizzare il progetto in modo efficiente e confortevole, riducendo al minimo le azioni ripetitive e gli sforzi. Gli autori stabiliscono che questi principi sono fondamentali per uno sviluppo integrale, ma se richiesto, gli spazi possono avere elementi aggiuntivi per l'assistenza delle persone. Le dimensioni di questi elementi devono essere modificabili e devono consentire all'utente la mobilità e la loro manipolazione.

Esistono vari impedimenti alla libertà degli utenti. È comune imbattersi in ostacoli che richiedono all'utente di modificare il proprio percorso, creando situazioni complesse se l'utente ha qualche disabilità: auto mal parcheggiate che interrompono le rampe di accesso, arredo urbano che non soddisfa l'ergonomia necessaria per il suo uso, dislivelli nella pavimentazione, pendenze eccessive, marciapiedi stretti, mancanza di integrazione del concetto di accessibilità alla pianificazione delle città. Problemi che derivano anche dalla mancanza di manutenzione della città e dalla mancanza di regolamenti o codici.



Fig.1 , Monumento all' Olocausto, Berlino.

Capitolo I Il Progetto Urbano

Il 75% della popolazione europea vive in una città. Il modo in cui queste sono state progettate influenza il modo di vivere dei suoi abitanti: nel modo di relazionarsi, nel tipo di attività economica e sociale e, in sintesi, determina la qualità della vita. Le persone con una diversità funzionale (termine non negativo, alternativo a "disabile" o "handicappato") hanno poca influenza nei media e nella società in generale. Quotidianamente devono affrontare molti ostacoli, tra i quali la stigmatizzazione sociale e le barriere presenti nelle città. Queste sono, nella maggior parte dei casi, molto poco accessibili e non sono progettate per agevolare il transito, ad esempio, di persone cieche o su sedia a rotelle.

Inoltre questi impedimenti rendono difficile viaggiare e riducono il diritto di conoscere, visitare luoghi e aprire orizzonti. Ci sono molte sfide da superare: dalla progettazione del sistema di trasporto pubblico (ascensori, rampe, ecc) fino all'educazione della cittadinanza su questa tematica. Vogliamo avvicinarci alle città europee più accessibili per le persone con diversità funzionale fisica e richiamare l'attenzione sulla necessità esistente di costruire una società senza barriere per tutti.

**75% VIVE IN
UNA CITTÀ**

POPOLAZIONE EUROPEA
CIRCA IL 75% DELLA POPOLAZIONE
EUROPEA VIVE IN UNA CITTÀ DEL
CONTINENTE.

**92% VIVE IN
UNA CITTÀ**

POPOLAZIONE ARGENTINA
SECONDO L' ONU IL 92% DEGLI ARGENTINI
VIVE IN CITTÀ. BUENOS AIRES
È LA 11° CITTÀ PIÙ POPOLOSA DEL
MONDO.

Berlino Metro Accessibile...

Berlino si distingue per l'accessibilità dei trasporti pubblici e la progettazione di nuovi edifici. Tuttavia, ci sono ancora alcuni ostacoli nella città che impediscono la libera circolazione delle persone, ad esempio, su una sedia a rotelle. Il Consiglio comunale mette a disposizione dei visitatori un sito web, visitBerlin, che fornisce informazioni e suggerimenti per la pianificazione di una visita nella capitale tedesca godendo di una completa accessibilità.

Offre tour in sedia a rotelle e una lista di hotel accessibili. Per i non vedenti è possibile fissare un appuntamento con ABSV, un'associazione di persone non vedenti affinché ti accompagnino nelle visite a musei e mostre. Inoltre, diverse attrazioni turistiche come il Palazzo di Charlottenburg e il Reichstag, dispongono di modellini in scala dell'edificio che possono essere toccati per facilitare l'orientamento spaziale, e il Giardino Botanico organizza visite dei sensi per odorare e toccare la natura.

Tutte le stazioni ferroviarie di Berlino come la stazione centrale, l'Ostbahnhof o quella dello zoo, hanno accessi senza barriere ai binari. Dotata di sistemi di guida e di orientamento per ipovedenti e ascensori con il suono, arrivo e partenza qui non sono più un ostacolo. Oltre all'accessibilità informativa, troviamo altri tipi di accessibilità nella gran maggioranza dei mezzi di trasporto di Berlino. Ad esempio, presso le stazioni ferroviarie vengono offerti tour pubblici due volte a settimana in treni accessibili. L'architettura dell'edificio non è solo attraente e moderna, ma anche funzionale, dotata anche di sistemi per guidare le persone con disabilità visive. Negli ultimi anni, numerose stazioni della metropolitana e della linea ferroviaria di breve distanza sono state dotate di ascensori e rampe, oltre che del sistema di guida per le persone con cecità. Contemporaneamente, Berlino offre autobus turistici e di linea accessibili con i quali è possibile spostarsi in città e in luoghi di interesse turistico. Questi hanno una rampa estraibile quando necessario e al loro interno, nelle grandi aree multifunzionali, c'è spazio per due sedie a rotelle, per genitori con passeggini o per passeggeri con deambulatori.



Avila la strada Accessibile, Esempio di Patrimonio

Ávila è l'unica città spagnola che ha ricevuto il premio per la città europea più accessibile. La prima tappa per visitare questa città è il Centro visitatori, che fornisce sedie a rotelle e informazioni sui percorsi più accessibili per godersi la città. Qui troviamo anche un modello della famosa muraglia con informazioni in Braille, molto utile per non vedenti e ipovedenti. Inoltre, una parte della muraglia ("La Puerta del Puente") di circa 100 metri di lunghezza è stata allestita in modo tale da essere accessibile in sedia a rotelle attraverso una rampa.

Il consiglio comunale mette a disposizione numerosi parcheggi per persone con mobilità ridotta e una guida contenente informazioni su alloggi, ristoranti, monumenti e siti culturali che offrono opzioni di accessibilità, facendo sì che la città non solo offra un turismo più accessibile, ma anche più inclusivo.

CORRIMANO

SI ADATTA IL SISTEMA DI CORRIMANO PER AVERNE UNO DOPPIO, UNO ALL'ALTEZZA DI UN UOMO IN PIEDI E IL SECONDO A QUELLA DI UN UOMO SEDUTO.

PAVIMENTAZIONE

LA PAVIMENTAZIONE CON PIETRE IRREGOLARI VIENE TRATTATA CON MATERIALI PER ANNULLARE I DISLIVELLI NATURALI DELLA PIETRA. NO CREA DANNI AL PATRIMONIO E AIUTA L'UTENTE

Affinché tutti i turisti possano godere comodamente della città, è stato progettato un percorso accessibile che collega i principali monumenti di Avila. L'itinerario parte dal Centro di Accoglienza dei Visitatori, accanto al quale si trova la Basilica di San Vicente, attraversa il giardino omonimo, fino ad arrivare alla Casa dei Macellai. Attraverso la Puerta de los Leales o del Paso Harina arriviamo alla Plaza della Catedral, dove è possibile visitare il primo tempio di Avila. Da questa piazza partono una serie di strade pedonali e commerciali. Il percorso prosegue lungo Calle Alemania, Reyes Católicos e Comuneros de Castilla fino a raggiungere la Plaza del Mercado Chico, dove si trova il Municipio di Ávila. Da qui, nella zona sud di detta piazza, il percorso continua per via Caballeros, piazza Pedro Dávila, via Pla i Deniel, piazza Teniente Arévalo fino a piazza José Tomé. Attraverso le strade Don Geronimo e Adolfo Suárez Square si raggiunge la Plaza de Santa Teresa o del Mercado Grande, situato fuori la muraglia, in questa piazza si trova la chiesa di San Pedro. Accanto alla muraglia, si prosegue lungo la passeggiata del Rastro fino a raggiungere la porta di Santa o Montenegro, dietro la quale troviamo il convento di Santa Teresa dove termina il percorso.

I maggiori problemi sorgono quando si tratta di adeguare edifici già costruiti. A seconda del valore dell'edificio, è importante tenere conto del fatto che il professionista responsabile può utilizzare soluzioni diverse da quelle dei regolamenti. Quando i lavori di adeguamento negli edifici esistenti non sono tecnicamente o economicamente fattibili, come ad esempio nel caso in cui siano incompatibili con il grado di protezione necessario per il patrimonio edilizio in questione, possono essere applicate quelle soluzioni alternative che consentano il miglior adeguamento a dette condizioni o che almeno garantiscano gli stessi benefici. Soluzioni come: una corretta illuminazione degli spazi di circolazione, una buona segnaletica, l'eliminazione di ostacoli specifici per una corretta manovra e la verifica delle larghezze minime sono, insieme ad altre, soluzioni facilmente applicabili per adattare qualsiasi Patrimonio storico.

Perché Milano è una città accessibile?

A Milano è stato assegnato l'European Accessible City Award 2016, che le è stato consegnato nella Giornata europea delle persone con disabilità.

Nel caso della città italiana, i suoi regolamenti urbani non solo promuovono l'accessibilità e l'usabilità, ma promuovono anche standard di progettazione universali in modo tale che i suoi servizi possano essere utilizzati da quante più persone possibile.

Come valutato dalla Commissione europea, questa città è la vincitrice "non solo per le azioni incentrate sull'accessibilità e le misure già adottate, ma anche per i suoi ambiziosi piani per il futuro. Questa città è stata premiata per il suo impegno nella realizzazione di progetti per promuovere l'impiego di persone con disabilità e sostenere la loro vita indipendente". Si tratta di una città i cui edifici assicurano l'accessibilità e l'uso delle strutture nel rispetto degli standard di progettazione universale

Milano ha trascorso anni facendo sforzi considerevoli per migliorare la sua accessibilità. Il design urbano e architettonico della città promuove l'accessibilità e l'usabilità e rispetta anche i principi del "design per tutti", una filosofia che mira a garantire che ambienti, prodotti, servizi e sistemi possano essere utilizzati dal più grande numero di persone possibile. Il Consiglio comunale lavora di pari passo con le associazioni di persone con diversità funzionale, identificando barriere architettoniche e sensoriali per eliminarle, disegnando mappe della rete di trasporto pubblico e partecipando alle decisioni sui piani e le priorità della città.

ALLARGAMENTO DEGLI ANGOLI

VANTAGGI

- GERARCHIZZAZIONE DEGLI ANGOLI TRASFORMANDOLI IN PUNTI DI INCONTRO E RICREO.
- REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE NELL'AREA E REGOLAZIONE DELLA SUA INTENSITÀ E VELOCITÀ.
- QUADRO FUNZIONALE E SICURO PER LE ATTIVITÀ CHE VENGONO SVILUPPATE.

APPLICAZIONE

- ANGOLI DI GRANDE RILEVANZA COMMERCIALE: RISTORANTI, BAR.

DIMENSIONI

- LARGHEZZA MARCIAPIEDE RISULTANTE DALLA INTERRUZIONE DELLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE SU DUE 2 CORSIE

CONSIDERAZIONI

- RISPETTARE I MATERIALI ESISTENTI.
- IN CASO DI INTERSEZIONE CON VIALI DI GRANDE FLUSSO DI TRAFFICO, L'ALLARGAMENTO VERRÀ ESEGUITO SOLO SULL'ARTEZIA DI CIRCOLAZIONE INFERIORE.
- IN BASE AL TRAFFICO E AD ALTRI PUNTI DA VALUTARE, COME IL DEFLUSSO DI ACQUA NELLA RETE DI ACQUA PIOVANA, L'AMPLIAMENTO VERRÀ REALIZZATO CON O SENZA LIVELLAMENTO CON LA STRADA.
- LO SPAZIO PEDONALE VIENE ESTESO ELIMINANDO DUE CORSIE VEICOLARI.
- VENGONO GENERATI SPAZI DI SOCIALIZZAZIONE, IN CUI VIENE INSERITO L'ARREDO URBANO (TENENDO CONTO DEL PERIMETRO DI SICUREZZA) COME PANCHINE, CESTINI, PORTA BICICLETTE; SI INCLUDE NEL PROGETTO LA SUPERFICIE VERDE CON NUOVE AIUOLE E VIENE AUMENTATA L'ILLUMINAZIONE.



Buenos Aires alla ricerca dell'integrazione....

Esempio in via di sviluppo

Prendendo la metropolitana di Buenos Aires come esempio. L'amministrazione della città alcuni anni fa ha rilevato un sistema di metropolitana quasi obsoleto. Stazioni senza accessibilità e treni con più di 50 anni. Secondo uno studio preparato dall'Osservatorio sui diritti delle persone con disabilità a Buenos Aires, solo 40 delle 83 stazioni della metropolitana sono accessibili ai disabili. Sebbene le cifre siano allarmanti, poiché solo il 50% delle stazioni può essere utilizzato senza alcun tipo di impedimento, questo è un processo lungo. Come accennato in precedenza, ogni gesto è condizione dell'altro (catena di accessibilità), e fino a quando non si otterrà l'accessibilità al 100% in tutte le stazioni, la catena in alcuni collegamenti sarà compromessa. Tuttavia, Buenos Aires è un esempio di come applicare soluzioni temporanee nel normale tempo di transizione necessario per raggiungere l'idoneità. Ad esempio, Metrovías dovrà garantire, ogni giorno, il corretto funzionamento di scale, ascensori e installare un sistema di informazione vocale e sistema Braille per non vedenti in tutte le stazioni. Questo è un impegno che dovrà prendere tempestivamente affinché tutti i cittadini possano utilizzare la metropolitana.

La città deve essere interpretata come lo spazio ideale, in cui lo sviluppo della vita nella società sia fluido e costante senza interruzioni di alcun tipo. Interventi devono essere fatti per adeguare lo spazio urbano. Generare un'accessibilità integrativa, senza barriere, si impedirà alle persone con disabilità di incontrare ostacoli che ne impediscano lo spostamento. Un progetto deve essere pensato per tutti.

ALLARGAMENTO CALLE CORRIENTES.

La frase "camminare per Calle Corrientes" sarà più reale che mai. Dalla fine del 2018, a sei isolati dalla tradizionale arteria si trasformeranno in pedonali al calar della notte. Tra le strade Callao e Libertad, le due corsie sul marciapiede di sinistra saranno disponibili per i pedoni dalle 19 alle 2, mentre il resto della giornata ammetteranno solo il transito di veicoli privati. Le due corsie sulla destra saranno riservate agli autobus e ai taxi durante il giorno. Il progetto cerca di incoraggiare le passeggiate a scopo culturale relate ai teatri, i locali gastronomici e le librerie della zona. E contempla anche l'ampliamento dei marciapiedi della Calle Corrientes, tra l'Obelisco e la Calle Florida.

Dalla Calle Carlos Pellegrini alla Calle Florida i marciapiedi cambieranno il loro aspetto. In entrambi i sensi di marcia, saranno allargati di 2,6 metri per consentire un maggiore comfort ai passanti, specialmente all'uscita dei teatri della zona. I nuovi marciapiedi avranno aree di sosta e banchine speciali per facilitare la salita e la discesa dei passeggeri in corrispondenza degli hotel e dei locali commerciali; l'obiettivo è che i mezzi su ruote non occupino spazio nel momento in cui sono costretti a fermarsi. Anche le parti di marciapiede agli angoli degli edifici verranno ricostruite. Di giorno, le auto; di notte, la gente. Al centro di questa arteria verrà costruito un viale che, come annunciato, aggiungerà verde. Anche i marciapiedi verranno ingranditi un po' di più e verrà installato arredo urbano in modo da generare aree di sosta per i passanti.

STRADE PEDONALI:

BENEFICI

- DA PRIORITÀ AL TRANSITO PEDONALE.
- LIBERA SPAZIO A FAVORE DI NUOVO ARREDO URBANO.

APPLICAZIONI

- STRADE CON GRANI ATTIVITÀ COMMERCIALI E AMMINISTRATIVE.
- ASSI PRINCIPALI DI CONNESSIONE PEDONALE

APPLICAZIONI

- SI UTILIZZA UN UNICO MATERIALE IN TUTTA LA SEZIONE, CON POSSIBILITÀ DI VARIARE COLORI PER REALIZZARE COMPOSIZIONI DIVERSE O PER CREARE SETTORI.
- SI POSSONO INCLUDERE PAVIMENTI PERMEABILI E SEMIPERMEABILI, IN FUNZIONE DELLE CONDIZIONI DEL SOTTOSUOLO.
- PAVIMENTAZIONE IN GRANITO, IN MATERIALE CALCAREO, O IN CEMENTO POROSO.

CONSIDERAZIONI

- SI DEVE LASCIARE UNA CORSIA LARGA 3,50 M E ALTA 4,50 M PER L'EVENTUALE PASSAGGIO DI VEICOLI D'EMERGENZA, SERVIZIO DI CARICO E SCARICO.
- SI POSSO INCLUDERE FASCE DI SERVIZIO E FASCE VERDI.



Capitolo II

Il Progetto Edilizio

Sebbene l'ambiente sia fondamentale per raggiungere l'eliminazione delle barriere architettoniche della città, è solo il primo passo nella catena di accessibilità. Le stesse condizioni devono essere proposte all'interno degli edifici, sia esistenti che di futura costruzione.

Non si può semplicemente pensare all'accessibilità da un solo punto di vista, ma il primo piano per raggiungere un'accessibilità integrativa è il livello urbano. Sebbene le decisioni del progetto stesso generino un nuovo supporto, l'accessibilità parte da un livello più basilare. Le principali arterie urbane, i trasporti e i punti di riferimento urbani all'interno della trama urbana condizionano il progetto. Questi dovrebbero essere considerati prima di generare qualsiasi tipo di idea guida, dal momento che sono ciò che le limiterà.

In passato la mobilità e il flusso di persone nello spazio venivano risolti semplicemente con la segnaletica. Attualmente viene presa in considerazione la strategia wayfinding, "trovare la strada", come il nuovo modo che gli utenti usano per muoversi negli spazi. Un'idea inclusiva in cui l'informazione spaziale è integrata nel progetto architettonico considerando l'ambiente come generatore della mappa di flusso.

Il wayfinding non è semplicemente una risorsa di orientamento, ma l'utente pensa e scopre con l'intuizione come orientarsi. La soluzione gli si presenta attraverso diversi processi analitici.

- Processi cognitivi: le informazioni memorizzate dall'utente vengono elaborate, a seconda della capacità deduttiva dello stesso.

- Processi di interazione: il movimento e lo spostamento continuo hanno luogo lungo un percorso senza pause (sempre fino al momento in cui l'utente non lo ritenga necessario) dove il costante aggiornamento delle informazioni ambientali regolano la percezione dell'utente e gli consente di prendere decisioni rapidamente.

- Processi percettivi: consiste nell'assorbimento di informazioni dall'ambiente, a seconda delle capacità dell'individuo, uditive, visive o atipiche.

Questi aspetti consentono all'architetto di sviluppare e risolvere un progetto in base alle esigenze e alle opzioni di orientamento. Ciò implica compiti analitici e azioni di progettazione inclusiva. Parliamo di una progettazione globale, in cui la persona, l'ambiente e l'architettura sono costituiti come un unico mezzo. Un tipo di approccio capace di generare esperienze positive attenuando i conflitti d'uso.

Rolex Center, Sanaa

Il Rolex Center di Sanaa, come il precedente esempio, raggiunge gli stessi obiettivi grazie alla morfologia dell'edificio. I piani smettono di essere semplicemente lastre orizzontali e diventano rampe che risolvono l'accessibilità e connettono le diverse aree con fluidità. È il movimento ondulato della copertura e del pavimento a favorire la continuità degli spazi. La struttura quasi impercettibile delle colonne delimita zone di diverso uso senza creare barriere. I cambiamenti di pendenza, sono così impercettibili, che l'utente cammina senza rendersene conto. Un chiaro esempio del fatto che l'accessibilità non sia una condizione per un progetto "di base". Il colore e la materialità giocano con la luce, consentendo una lettura chiara e uniforme di tutto il progetto. L'arredamento, pensato con la stessa logica, è totalmente flessibile, e in nessun momento discrimina l'utente che ne ha bisogno, ma incoraggia tutti i visitatori a utilizzarlo favorendo l'integrazione e l'equità sociale.

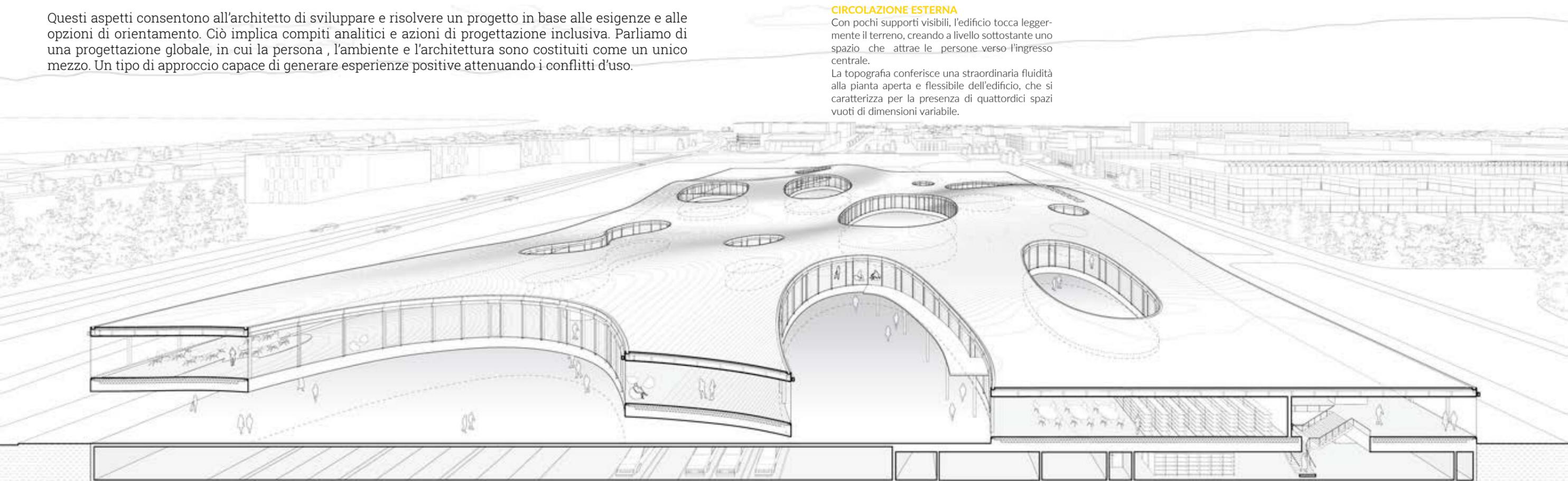


"...Abbiamo provato a evitare le gerarchie per dare luce a tutti gli spazi..."

CIRCOLAZIONE ESTERNA

Con pochi supporti visibili, l'edificio tocca leggermente il terreno, creando a livello sottostante uno spazio che attrae le persone verso l'ingresso centrale.

La topografia conferisce una straordinaria fluidità alla pianta aperta e flessibile dell'edificio, che si caratterizza per la presenza di quattordici spazi vuoti di dimensioni variabile.





CIRCOLAZIONE INTERNA
LE SCALE LASCIANO SPAZIO ALLE RAM-
PE GENERANDO DIVERSI AREE.



POSTAZIONI DI LAVORO
ZONE STUDIO SEPARATE SENZA L'USO
DI PARETI.

Situato al centro Campus della EPFL, l'edificio è essenzialmente una struttura continua distribuita su un'area di 88.000 m². La pianta dell'edificio è rettangolare, ma la sua forma è più organica perché la copertura e il pavimento sono ondulati uniformemente e si sviluppano parallelamente. Con pochi supporti visibili, l'edificio tocca leggermente il terreno, creando a livello sottostante uno spazio che attrae le persone verso l'ingresso centrale.

La topografia conferisce una straordinaria fluidità alla pianta aperta e flessibile dell'edificio, che si caratterizza per la presenza di quattordici spazi vuoti di dimensioni variabili.

Questi spazi sono vetrati e creano una serie di "corti" morbidamente arrotondate, spazi per la socializzazione che rappresentano una parte molto importante dell'edificio e che a loro volta collegano visivamente l'interno e l'esterno.

All'interno, sebbene non vi siano barriere visive tra le diverse aree, le colline, le valli e gli altipiani formati dall'ondulazione spesso rendono invisibili i bordi dell'edificio. Chiaramente, ma senza pareti divisorie, un'area lascia il posto alla successiva. Invece di scale, ci sono dolci pendii e terrazze. I visitatori possono camminare sulle curve morbide, o muoversi attraverso lo spazio in uno degli "ascensori orizzontali" appositamente progettati, eleganti scatole di vetro la cui ingegneria è un adattamento degli ascensori tradizionali.

Proprio come l'edificio offre aree di socializzazione e un'imponente auditorium, ha anche zone tranquille e silenziose, zone acusticamente separate create da variazioni di altezza. Inoltre, pannelli fonoassorbenti creano piccole sale riunioni o per il lavoro di piccoli gruppi.



AREA RIUNIONI
 SETTORE RIUNIONI INTEGRATO CON
 LA CIRCOLAZIONE. ACCESSO SENZA
 NESSUN LIMITE.

Il Rolex Learning Center incarna gli obiettivi e la filosofia dell'EPFL, ponendo le basi per diversi tipi di collaborazione e ricerca interdisciplinare, considerati entrambi essenziali per il progresso della scienza e della tecnologia. Allo stesso tempo, il progetto ha una grande flessibilità che permetterà di utilizzare l'edificio in modi molto diversi, sia nel presente che in futuro, adeguandosi alle nuove tecnologie e ai metodi di lavoro che si adotteranno, molti dei quali sviluppati anche all'interno di dell'EPFL. L'edificio sottolinea l'importanza del sociale: incontrarsi per un caffè, per pranzare, per studiare, per un seminario, stimola incontri informali tra persone di tutte le discipline. Progettato per essere un punto di riferimento, sarà un luogo che le persone vorranno visitare, il che permetterà all'EPFL di entrare in forte contatto sia con la comunità locale che con quella internazionale.



AREA BIBLIOTECA
 LA CIRCOLAZIONE GIUNGE NELLA
 BIBLIOTECA SENZA NESSUN TIPO DI
 OSTACOLO. LA STRUTTURA DELIMITA LA
 ZONA.

La biblioteca principale, con 500.000 opere stampate, è una delle più grandi collezioni scientifiche in Europa. Avrà quattro grandi aree di studio con la capacità di accogliere 860 studenti e uno spazio ufficio per oltre 100 dipendenti. Una biblioteca d'arte multimediale darà accesso a 10.000 pubblicazioni online e 17.000 libri elettronici, con macchine automatiche per il prestito e sistemi avanzati per la ricerca bibliografica. Un centro studi per ricercatori laureati fornirà l'accesso all'archivio principale dell'università e alla raccolta di documenti di ricerca. Altre aree dedicate all'insegnamento comprendono 10 aule per seminari, lavori di gruppo, riunioni, uffici di amministrazione, di lingue e un centro multimediale. Poiché l'edificio è composto da un'unica struttura, tutti gli elementi, compresa la copertura, devono essere flessibili per adattarsi ai cambiamenti dimensionali che possono essere causati da movimenti naturali e strutturali. I soffitti interni sono realizzati per permettere questi cambiamenti. Le facciate in vetro curvo con una superficie totale di 4800 m², considerando anche quelle che circondano i cortili, devono poter adattarsi al movimento della struttura: ogni pezzo di vetro viene tagliato separatamente e si muove indipendentemente all'interno del telaio.

Fondazione Iberê Camargo, Álvaro Siza

Avrebbe potuto essere un prisma rettangolare la cui lunghezza misura quarantuno metri e mezzo, la cui larghezza misura trentatré metri e la cui altezza misura venticinque metri. Sarebbe potuto essere quasi la stessa cosa: tre piani sopraelevati uno per ognuna delle tre sale espositive rettangolari, disposte su due facce consecutive, collegate da rampe che circolano sugli altri due lati. Così, un atrio alto quattro piani emerge tra le circolazioni e le sale, creando una simmetria diagonale all'interno dell'edificio. Ma l'edificio non è solo una regola. È soprattutto la materializzazione di un insieme di variazioni. Le rampe, con un'estensione di quarantanove metri e cinquantotto centimetri divisi in due segmenti perpendicolari su ogni piano, per poter superare il dislivello di cinque metri e mezzo avrebbero bisogno di un'inclinazione dell'11,1% o di un aumento di tredici metri e trentanove centimetri nella sua estensione con un'inclinazione di 8,70%. Allora la scelta ovvia, e che coinvolge la prima serie di variazioni spazio-forma nell'edificio, è aumentando l'estensione della rampa. Quest'ultima è la prima scelta che determinerà l'identità visuale dell'edificio. La dimensione delle sale espositive è mantenuta; quella delle rampe è metamorfica.

I perimetri originali sono ancora materializzati nelle altre due dimensioni determinate dalla diagonale opposta del rettangolo, che riceve le due scale dell'edificio. Mantenendo il perimetro originale dell'edificio, la posizione originale delle rampe e i punti iniziali e finali originali delle pendenze, l'unica possibilità spazio-formale per le rampe di raggiungere l'estensione necessaria è proiettarsi verso l'esterno e/o l'interno. L'edificio materializza entrambe le possibilità. Le rampe originali sono duplicate in nuove rampe biforcute: una rettilinea esterna e una curvilinea interna. Ogni porzione di rampa è generata da tre segmenti: tre archi nel primo caso e tre segmenti nel secondo. Ogni porzione ha la stessa altezza, due metri e settantacinque centimetri, e quindi ha la stessa lunghezza totale data dalla somma delle componenti orizzontali delle sue pendenze. Tra le tre rampe curvilinee e le tre rampe rettilinee emerge un nuovo atrio: uno esterno e aperto, la cui copertura è il cielo stesso.



“...per me l'architettura è un servizio che si trasforma in arte...”

Álvaro Siza nacque a Matosinhos, un porto di pescatori vicino a Porto. Voleva fare lo scultore, ma si iscrive ad Architettura per evitare di entrare in conflitto con il padre, e soprattutto dopo aver visitato Barcellona alla fine degli anni '40 e aver visto le opere dell'architetto catalano Antoni Gaudí. La sua più grande influenza fu il Colosseo romano.

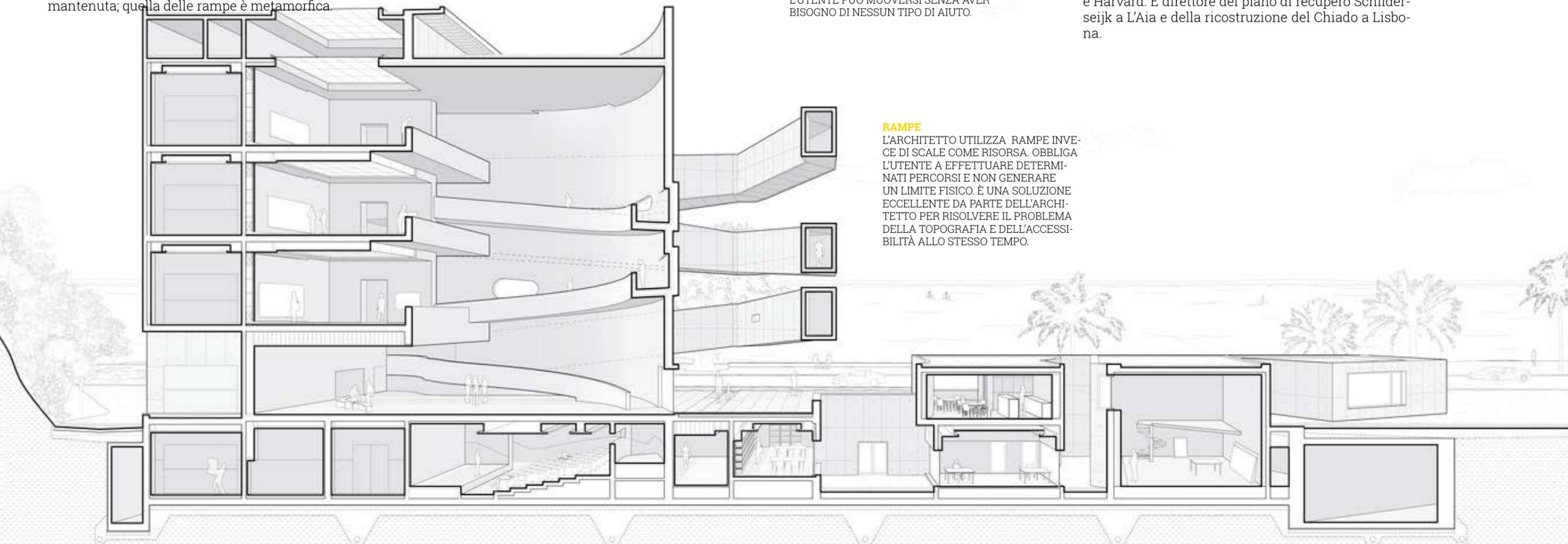
Laureato in Architettura presso l'antica Facoltà di Belle Arti dell'Università di Oporto, nel 1966, ora conosciuta come Faup, la nuova Facoltà di Architettura dell'Università di Porto. Questo architetto di riconosciuto prestigio, pensa i suoi edifici come se fossero poesia musicale. È stato professore alla Scuola Superiore di Belle Arti di Oporto tra il 1966 e il 1969 e professore a contratto di Costruzione presso la Scuola di Architettura della stessa città dal 1976. È stato anche professore invitato a Losanna, Pennsylvania, Bogotá e Harvard. È direttore del piano di recupero Schilderseijk a L'Aia e della ricostruzione del Chiado a Lisbona.

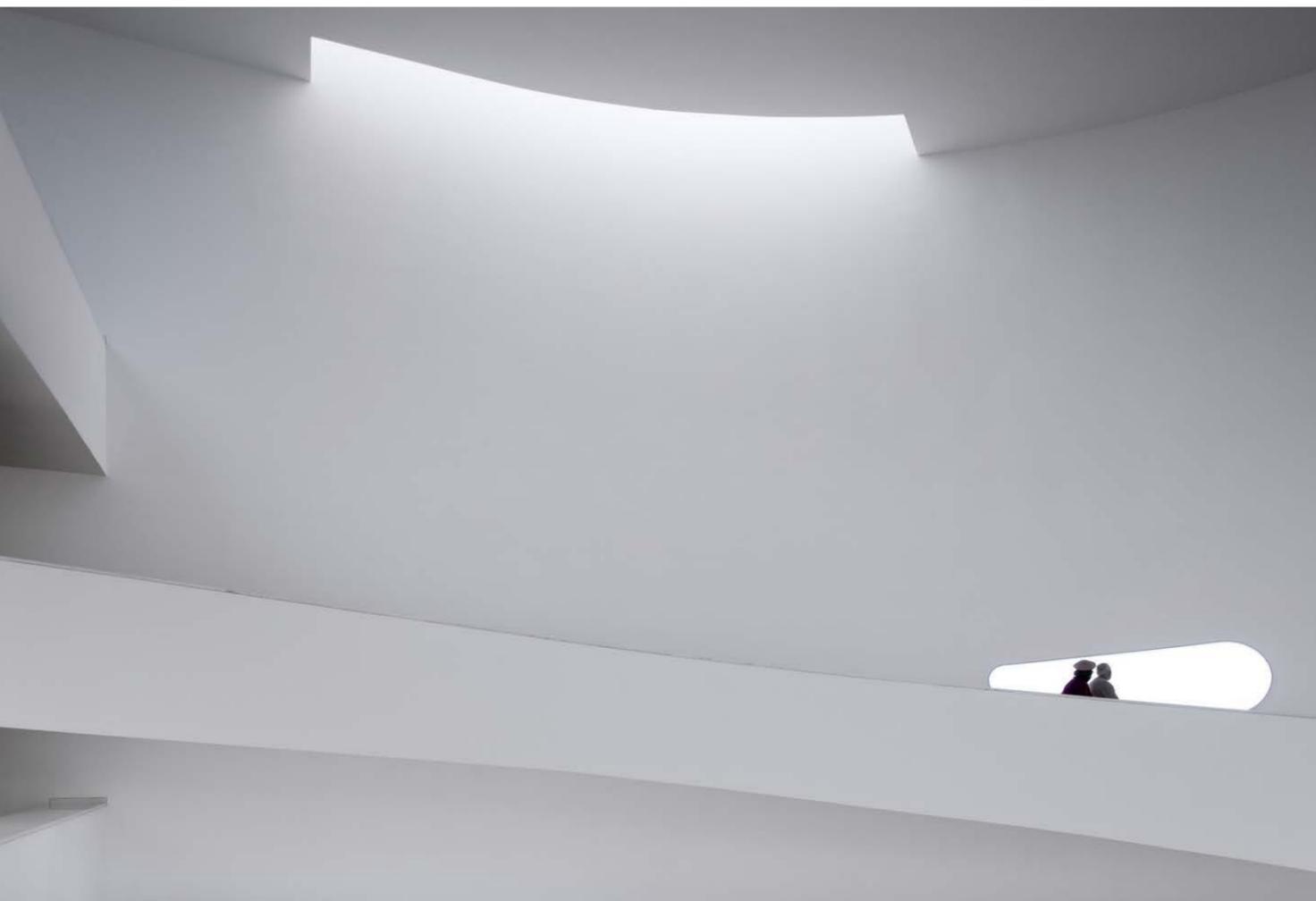
CIRCOLAZIONE

LA CIRCOLAZIONE TRA I DIVERSI AMBIENTI È INTEGRATA, PERTANTO L'UTENTE PUÒ MUOVERSI SENZA AVER BISOGNO DI NESSUN TIPO DI AIUTO.

RAMPE

L'ARCHITETTO UTILIZZA RAMPE INVECE DI SCALE COME RISORSA. OBBLIGA L'UTENTE A EFFETTUARE DETERMINATI PERCORSI E NON GENERARE UN LIMITE FISICO. È UNA SOLUZIONE ECCELLENTE DA PARTE DELL'ARCHITETTO PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELLA TOPOGRAFIA E DELL'ACCESSIBILITÀ ALLO STESSO TEMPO.





RAMPE COME RISORSA

L'ARCHITETTO DECIDE DI UTILIZZARE LE RAMPE COME SOLUZIONE PER LA CIRCOLAZIONE.

L'edificio in cemento bianco è costituito da tre piani, oltre che da un atrio che riceverà le opere d'arte temporanee e un sottosuolo dove sono collocati l'auditorium e un parcheggio. Sia esternamente che internamente, l'opera si distingue per il contrasto tra curve e rette, con corridoi e rampe, simmetria e asimmetria, creando un dialogo tra arte e natura. Una costruzione insolita rispetto a quelle esistenti in città. In effetti, è la prima volta che Porto Alegre riceve un edificio di tale importanza architettonica, che suscita curiosità e aspettative da parte del pubblico. L'edificio è il chiaro esempio di come l'accessibilità possa essere combinata con un design non convenzionale. Essere accessibili non significa adeguarsi al quotidiano e al convenzionale, ma è esattamente l'opposto.

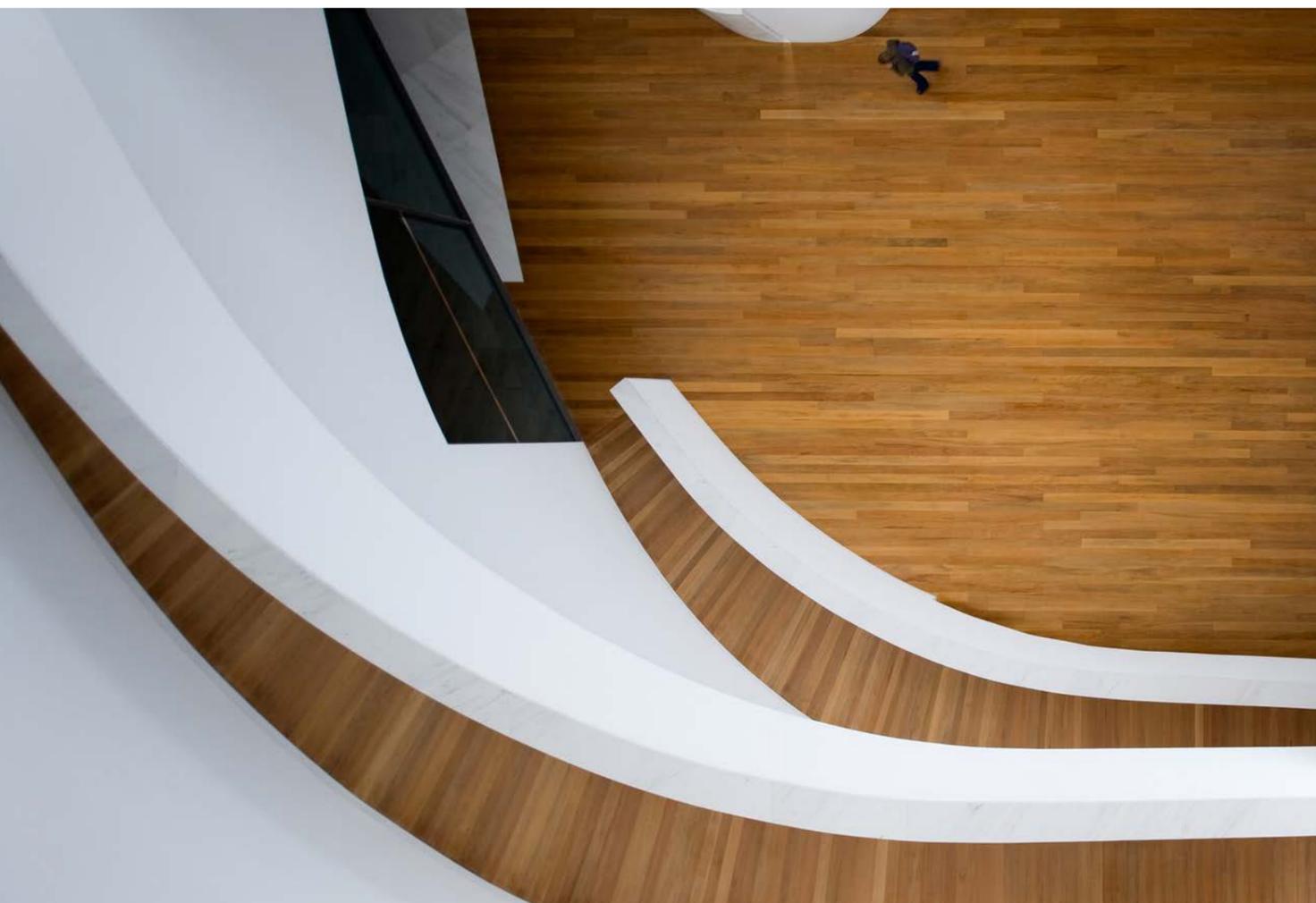


MATERIALITÀ DELLA PAVIMENTAZIONE.

TUTTE LE PAVIMENTAZIONI UTILIZZANO LA STESSA MATERIALITÀ. L'UTENTE IDENTIFICA LA CIRCOLAZIONE.

Siza fonde elementi brasiliani con l'estetica architettonica europea attuale. Le rampe e le finestre della facciata monolitica in cemento sono simili ai ponti e alle piccole finestre irregolari del centro culturale Sesc Pompeia di Lina Bo Bardi.

I bordi precisi e levigati, il disegno irregolare delle finestre e le rampe estremamente complesse che fluttuano liberamente e si intrecciano con le pareti del portico sono elementi tipici dell'estetica europea costituita da geometrie strane e complesse, che in questo caso gioca con le pieghe e gli intrecci. La materialità costituisce un ruolo importante nell'intero edificio, poiché ogni elemento è stato scelto proprio per creare un gesto. Il legno utilizzato per la pavimentazione agisce come un indicatore della circolazione. Il sistema di wayfinding non è sempre esplicitamente espresso. L'edificio utilizza questo sistema da un punto di vista più astratto.



La progettazione "Wayfinding" funziona molto bene nell'analisi e nell'intervento sugli scenari della mobilità umana. A tal fine identifica, valorizza o crea elementi di e per l'ambiente, che possono essere utilizzati come riferimento o come risorsa per l'orientamento spaziale ". La materialità e la topografia sono complici delle procedure percettive necessarie per trovare il percorso giusto. Potremmo dire che il progetto di questo edificio è governato da una serie di buone decisioni. Non cade nell'ovvietà come altri progetti di tale dimensione e importanza.

MATERIALITÀ DELLA PAVIMENTAZIONE.

TUTTE LE PAVIMENTAZIONI UTILIZZANO LA STESSA MATERIALITÀ. L'UTENTE IDENTIFICA LA CIRCOLAZIONE.

SALE ESPOSITIVE

CHE SIANO DELIMITATE DA VANI, È SEMPLICEMENTE UN GESTO VISTO CHE È GARANTITA UNA COMODA ACCESSIBILITÀ.

Siza ha separato la circolazione dagli spazi espositivi: le gallerie hanno una pianta a forma di L e sono collegate alle rampe alle loro estremità, e la circolazione è costituita da spazi filtro tra piani o mostre diverse, totalmente separate dal contenitore d'arte.

Entrando nel museo, passando sotto queste magnifiche passerelle, il percorso attraversa l'atrio principale per raggiungere il piano più alto attraverso un ascensore, e poi attraversa alternativamente le gallerie interne e le rampe coperte, collegate all'esterno da piccoli lucernari o vani che permettono la vista sul lago e sul centro della città, in un ciclo che viene ripetuto quattro volte fino al ritorno al livello dell'ingresso.

Questo crea un ritmo di intervalli tra le sale, visivamente collegato all'area dei laboratori per consentire ai visitatori di vedere il processo creativo degli artisti residenti.

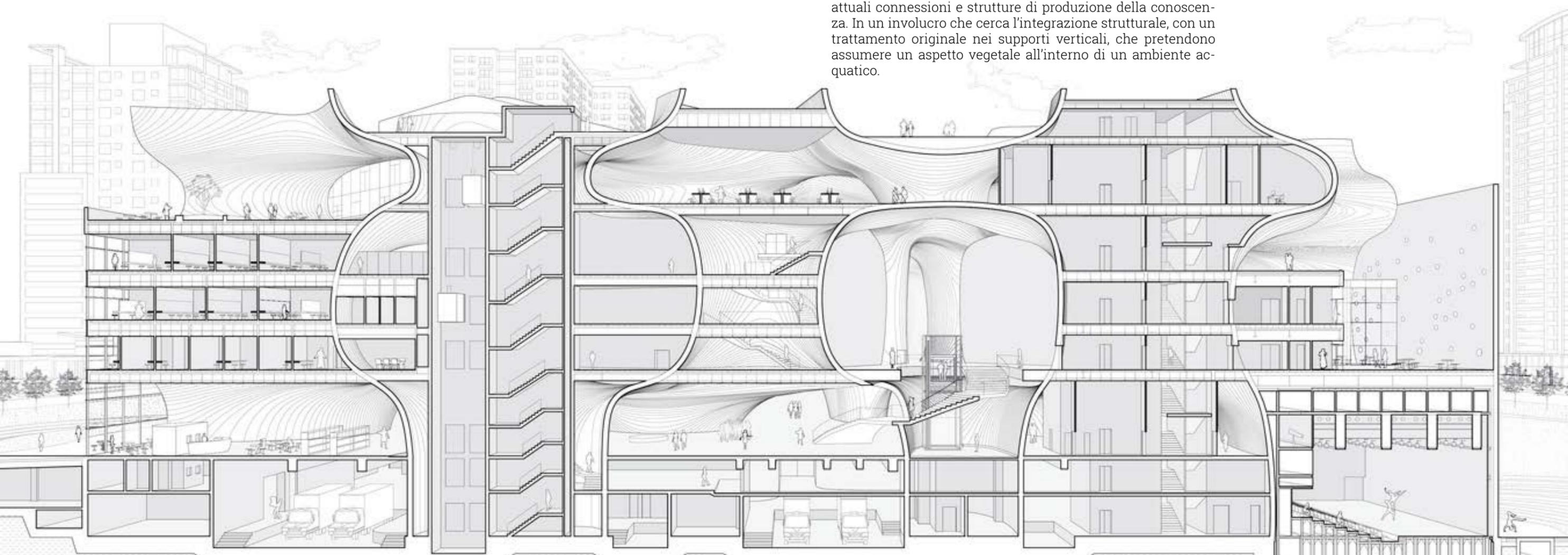
Taichung Metropolitan Opera House Toyo Ito & Associates (2016).

Progettato nel 2006 e in costruzione dal 2009, la Metropolitan Opera di Taichung apre finalmente le sue porte. Progettato da Toyo Ito, il progetto si distingue per le sue forme cavernose interne, creando una sezione drammatica e complessa all'interno di una forma esterna semplicemente rettilinea. Il giapponese Toyo Ito è anche l'autore della Torre Reiala BCN a L'Hospitalet de Llobregat (Barcellona). Con il Taichung Metropolitan Opera House ha dotato l'isola cinese di un'icona che durerà. Qui si distinguono i suoi tetti curvi, che funzionano come una pelle che protegge un ecosistema vivente le cui funzioni sono il riciclo continuo dell'acqua piovana e il controllo passivo della temperatura e delle radiazioni all'interno dell'edificio.



“...l'architetto dovrebbe progettare in base a quello che la gente ha in comune, e non cercare un'espressione individuale...”

Tra i suoi primi lavori ricordiamo Silver Hut e gli arredi della Ragazza Nomade di Tokio, in cui lavorava l'allora collaboratore del suo ufficio Kazuyo Sejima. Il suo lavoro ha esplorato l'immagine fisica della città nell'era digitale. Come spiega in scritti come “The Garden of Microchips”, “L'immagine dell'architettura nell'era microelettronica” o “Verso l'architettura del vento”, l'esperienza urbana tipica della città contemporanea si svolge in due spazi di riferimento. Uno spazio fisico convenzionale e un insieme di spazi virtuali in cui sono gestite molte delle aspettative, delle sensibilità e degli interessi urbani. Lo spazio fisico svolge anche la funzione di dare accesso allo spazio o agli spazi virtuali. Molte delle sue opere cercano di dissolvere il mondo fisico con quello virtuale. Tratta argomenti che includono la nozione contemporanea di una “città simulata”. Il suo lavoro più importante, la Media Library di Sendai, esplora le attuali connessioni e strutture di produzione della conoscenza. In un involucro che cerca l'integrazione strutturale, con un trattamento originale nei supporti verticali, che pretendono assumere un aspetto vegetale all'interno di un ambiente acquatico.





ACCESO A BIBLIOTECA

ESCALERAS A SECTOR DE BIBLIOTECA
DERIVA EN HALL DE RECIBIMIENTO.

Dietro il suo aspetto organico, questo edificio è un laboratorio in cui architetti e ingegneri sono riusciti a fare a meno di qualsiasi tipo di supporto. Hanno ideato una struttura formata da 58 tubi irregolari chiamati catenoidi, che si sono disposti come una griglia in una superficie curva ininterrotta. Le complessità e le sfide di questo progetto erano molte, tanto che hanno causato la costruzione per sette anni.

La sua visione dell'architettura è allineata con la natura, con il flusso dei fiumi, il cambiamento di tonalità delle luci o il suono del vento. Anche con lo sviluppo dell'essere umano e la sua convivenza nelle città. C'è una ragione principale che spiega perché questa idea non può essere fatta fino ad ora, e cioè che l'immaginazione dell'architetto è in anticipo sulla tecnologia che, ora, consente di rendere reali i loro concetti.





FOYER BIBLIOTECA
ESCALERAS A SECTOR DE BIBLIOTECA
DERIVA EN HALL DE RECIBIMIENTO.

Esteticamente, l'interno adotta un aspetto di caverna grazie alla sua topografia irregolare, dove il suono e la luce naturale transitano liberamente per diventare interpreti dello spazio. È un edificio concepito dall'interno, pensato per offrire un'esperienza unica all'utente.

"A differenza del design convenzionale, che divide le stanze posizionando muri, qui manipoliamo gli elementi tridimensionali per creare spazi inaspettati che creano nuove relazioni".

La musica è il protagonista. Le tre sale principali sono al secondo piano, dove vengono eseguite opere, musical, teatro e danza. Il più grande segue uno stile europeo nella disposizione dei sedili in file ascendenti e ha un palco a forma di arco di proscenio, che si adatta al programma artistico e al numero di partecipanti.

Nella seconda stanza il colore blu predomina e il design del pavimento si rompe con la divisione tra il palco e il pubblico, rendendo questo soggiorno flessibile, intimo e adatto per la moderna messa in scena.

Capitolo III

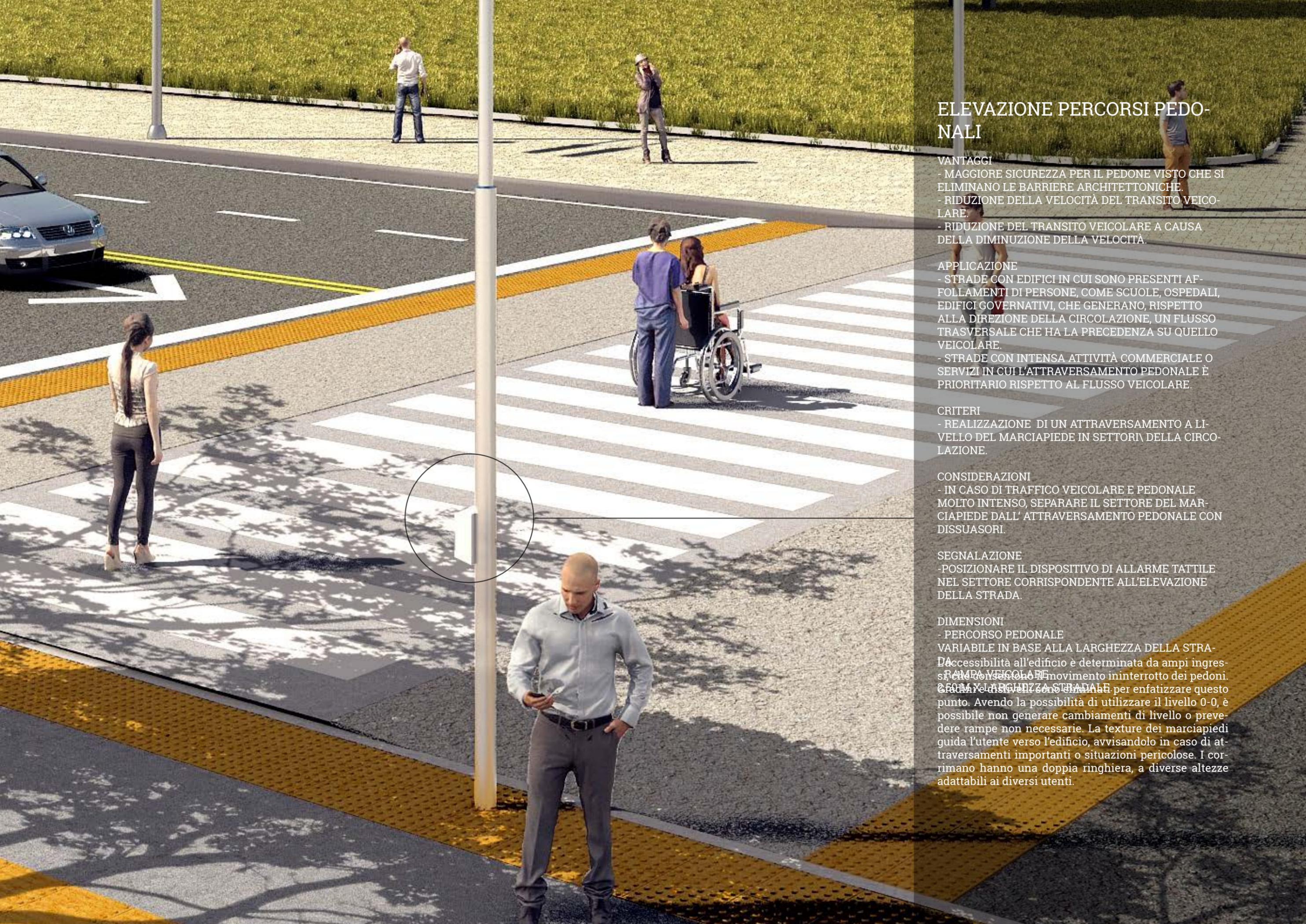
Applicazione dei concetti al BACA: il Progetto Urbano

Dal punto di vista urbano, essendo il primo anello della catena di accessibilità, si delinea un ambiente amichevole che collega il progetto alla trama urbana. Va detto che nella strada pubblica più prossima, nessun semaforo o attraversamento è dotato di sensori e dell'aiuto necessari. Sebbene alcuni dei trasporti che arrivano sul posto siano adatti alle persone con mobilità ridotta, le fermate non lo sono. Il primo obiettivo è che gli autobus raggiungano fermate anch'esse adeguate, in modo che l'utente possa evitare un cambio di livello o qualsiasi altro tipo di ostacolo. La porta dell'unità si apre alla stessa altezza della fermata. Per coloro che arrivano in auto viene pensato ai lati della strada un sistema di parcheggio, che garantisce a chi può averne la necessità di lasciare l'auto in prossimità dell'entrata dell'edificio. Di nuovo, i cambiamenti di livello sono eliminati per eliminare qualsiasi tipo di ostacolo.

Durante lo sviluppo del progetto Buenos Aires Campus Agronomia, sono stati considerati i regolamenti e le normative relative all'accessibilità, in modo tale che l'edificio potesse essere utilizzato da tutti. Tuttavia, dopo le analisi effettuate per questo lavoro di tesi, è evidente che l'edificio non è adatto a tutti i suoi utenti.

Il semplice rispetto delle normative non è sufficiente per progettare un edificio adeguato. Occorre fare di più che limitarsi a prendere decisioni teoriche che soddisfino i bisogni. Il progettista è il principale responsabile e deve avere un atteggiamento strategico. In un mondo in continua evoluzione è difficile per gli attori pubblici e privati impegnarsi in un progetto a lungo termine. I progettisti devono definire le forme della città e pensare progetti che garantiscano versatilità e accessibilità, facilitando gli usi e le diversità, generando integrazione.





ELEVAZIONE PERCORSI PEDONALI

VANTAGGI

- MAGGIORE SICUREZZA PER IL PEDONE VISTO CHE SI ELIMINANO LE BARRIERE ARCHITETTONICHE.
- RIDUZIONE DELLA VELOCITÀ DEL TRANSITO VEICOLARE.
- RIDUZIONE DEL TRANSITO VEICOLARE A CAUSA DELLA DIMINUIZIONE DELLA VELOCITÀ.

APPLICAZIONE

- STRADE CON EDIFICI IN CUI SONO PRESENTI AFFOLLAMENTI DI PERSONE, COME SCUOLE, OSPEDALI, EDIFICI GOVERNATIVI, CHE GENERANO, RISPETTO ALLA DIREZIONE DELLA CIRCOLAZIONE, UN FLUSSO TRASVERSALE CHE HA LA PRECEDENZA SU QUELLO VEICOLARE.
- STRADE CON INTENSA ATTIVITÀ COMMERCIALE O SERVIZI IN CUI L'ATTRAVERSAMENTO PEDONALE È PRIORITARIO RISPETTO AL FLUSSO VEICOLARE.

CRITERI

- REALIZZAZIONE DI UN ATTRAVERSAMENTO A LIVELLO DEL MARCIAPIEDE IN SETTORI DELLA CIRCOLAZIONE.

CONSIDERAZIONI

- IN CASO DI TRAFFICO VEICOLARE E PEDONALE MOLTO INTENSO, SEPARARE IL SETTORE DEL MARCIAPIEDE DALL' ATTRAVERSAMENTO PEDONALE CON DISSUASORI.

SEGNALAZIONE

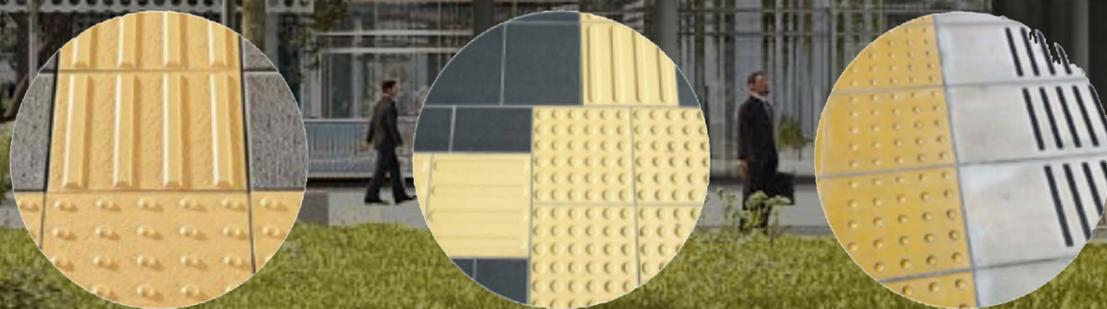
- POSIZIONARE IL DISPOSITIVO DI ALLARME TATTILE NEL SETTORE CORRISPONDENTE ALL'ELEVAZIONE DELLA STRADA.

DIMENSIONI

- PERCORSO PEDONALE VARIABILE IN BASE ALLA LARGHEZZA DELLA STRADA.
- La mobilità all'edificio è determinata da ampi ingressi e percorsi ininterrotti per i pedoni. La larghezza stradale è variabile per enfatizzare questo punto. Avendo la possibilità di utilizzare il livello 0-0, è possibile non generare cambiamenti di livello o prevedere rampe non necessarie. La texture dei marciapiedi guida l'utente verso l'edificio, avvisandolo in caso di attraversamenti importanti o situazioni pericolose. I corrimano hanno una doppia ringhiera, a diverse altezze adattabili ai diversi utenti.

APPLICAZIONE TEXTURE PAVIMENTAZIONE

QUOTA 0-0



Questi sistemi o circuiti sono organizzati grazie a piastrelle 40 x 40 cm con un disegno podotattile. Queste si distinguono e si differenziano per i loro diversi disegni, scanalature e texture geometriche, sono disposte in modo modulare e quando vengono riconosciute, forniscono le informazioni necessarie per camminare e/o fermarsi in modo autonomo.

Le piastrelle sono composte da granito e materiale ferroso e sono utilizzate dai non vedenti e ipovedenti, perché consentono l'adesione di un bastone, magnetizzato nella sua estremità inferiore, alla piastrella.

Questo semplice gesto nel design consente la libera circolazione di qualsiasi persona, in particolar modo di coloro che hanno una disabilità visiva. La texture della pavimentazione guida l'utente a destinazione. Vengono installati più punti di informazione e aiuto per l'utente in diverse parti del terreno e della costruzione, per completare la catena di processi. Oltre alla pavimentazione si prevedono sistemi acustici come l'Anello magnetico all'interno dell'edificio (vedi capitolo Anello magnetico), ma l'accento è posto soprattutto sul pavimento poiché è l'unica possibilità per poter entrare nel complesso in modo autonomo.

**“...rendiamo visibile
l'invisibile...”**

Centro di Riabilitazione per persone
con Disabilità visiva, Argentina 2010

PAVIMENTAZIONE CON TEXTURE

VANTAGGI

- AUMENTA LA SUPERFICIE A USO PEDONALE, FORNENDO UNA MAGGIORE SICUREZZA.
- RIDUCE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO GRAZIE ALLA RIDUZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE.
- MIGLIORA IL PAESAGGIO URBANO E LA QUALITÀ AMBIENTALE.
- INCORPORA UN SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE.
- PERMETTE PIANTARE ALBERI IN SETTORI AD ALTA DENSITÀ.

APPLICAZIONE

- STRADE INTERNE O IN CUI SI CERCA DI RIDURRE LA CIRCOLAZIONE DI AUTO.

DIMENSIONI

MARCIAPIEDE

LARGHEZZA MINIMA: 1,50 M.

CARREGGIATA

LARGHEZZA MINIMA: 3,50 M.

CONSIDERAZIONI

- ALLARGARE PREFERIBILMENTE UNO DEI DUE MARCIAPIEDI, PER AVERE PIÙ SUPERFICIE SU CUI COLLOCARE ALBERI E BANCHINE.
- SEGNALEAZIONE VERTICALE CON INDICAZIONI SULLA LA VELOCITÀ MASSIMA (10 KM / H).

CONCEPT QUOTA 0-0

L'accessibilità all'edificio è determinata da ampi ingressi, che consentono il movimento ininterrotto dei pedoni. Gradini e dislivelli sono eliminati per enfatizzare questo punto. Avendo la possibilità di utilizzare il livello 0-0, è possibile non generare cambiamenti di livello o prevedere rampe non necessarie. La texture dei marciapiedi guida l'utente verso l'edificio, avvisandolo in caso di attraversamenti importanti o situazioni pericolose. I corrimano hanno una doppia ringhiera, a diverse altezze adattabili ai diversi utenti. Nel masterplan, nelle aree esterne, si applica questo concetto in tutti i cambi di livello. L'idea è che il 100% dell'edificio sia in grado di ricevere qualsiasi utente e che quest'ultimo non debba dipendere da qualcun altro per superare un ostacolo. Nel BACA non ci saranno più ostacoli. Sia gli spazi verdi che i marciapiedi e gli attraversamenti sono allo stesso livello. Il concetto è ribadito dalla presenza di mezzi pubblici e parcheggi adeguati. La catena è completa. La carreggiata, nella parte dell'attraversamento, è alla stessa altezza della zona pedonale, ciò obbliga a delimitare tale area con una pavimentazione con texture (concetto di applicazione, pavimentazione con texture).

Come secondo aspetto verrà trattato il problema della fluidità spaziale dell'edificio. Gli utenti devono essere in grado di raggiungere la destinazione desiderata senza dipendere da altri utenti. Questo stesso concetto deve realizzarsi all'interno del campus. Gli uffici della reception, come gli uffici amministrativi, sono modificati per essere localizzati e organizzati attorno al perimetro della circolazione, in questo modo si aprono spazi e si eliminano barriere fisiche. Le dimensioni degli uffici sono modificate per accogliere gli utenti in piedi e le persone su sedia a rotelle nello stesso modo. Anche le dimensioni degli ascensori sono ripensate per consentire l'ingresso di sedie a rotelle. In tutte le cabine saranno installati corrimano sul perimetro e doppi pulsanti a diverse altezze. Infine tutti gli ascensori avranno una guida audio, avvisando l'arrivo a destinazione e facilitando l'uso degli stessi. Le fermate corrisponderanno al livello del pavimento, evitando anche dislivelli minimi. I bagni pubblici sono modificati in modo da potervi entrare in sedia a rotelle. Non c'è bisogno di differenziare tra uomini, donne e disabili, ma semplicemente tra i sessi.



AREA PEDONALE

L'AREA PEDONALE COMPLESSO SI MANTIENE ALLA STESSA QUOTA EVITANDO DISLIVELLI.



DIFFERENZA TRA MARCIAPIEDE E AREA PEDONALE

NELLA TIPOLOGIA CLASSICA DI STRADA E MARCIAPIEDE, TRA QUESTI SI CREA UN DISLIVELLO. MOLTE VOLTE UN OSTACOLO E UNA BARRIERA PER MOLTI.

RAMPE LA SOLUZIONE A BREVE TERMINE

LE RAMPE SONO USATE PER EVITARE QUESTO PROBLEMA. SEBBENE IN MOLTI CASI SODDISFINO L'OBIETTIVO, IN MOLTI ALTRI QUESTE NON SONO IN CONDIZIONE E FINISCONO PER ESSERE BARRIERE.

L'UNIONE DI ENTRAMBI I CONCETTI DA LUOGO AL CONCETTO DELLA QUOTA 0-0.

LE RAMPE E I LIVELLI SONO ELIMINATI, IN MODO TALE CHE LE ARTERIE DI CIRCOLAZIONE SIANO ALLO STESSO LIVELLO DEI MARCIAPIEDI, DELIMITATI DA PAVIMENTAZIONE CON TEXTURE O DISSUASORI. QUESTO CONCETTO ELIMINA LA PRESENZA DI RAMPE ED EVITA LE SPESE DI MANUTENZIONE.

AREA VERDE



MARCIAPIEDE



CALZADA



ATTRAVERSAMENTO PEDONALE COMPLESSO



AREA VERDE

IL FATTO CHE NON CI SIA UNA RECINZIONE E CHE LA PAVIMENTAZIONE DELIMITI L'AREA, PERMETTE IL FACILE ACCESSO DELL' UTENTE

DELIMITAZIONE MEDIANTE TEXTURE

LA DEFINIZIONE DEGLI SPAZI E DELLA CIRCOLAZIONE SI OTTIENE MEDIANTE UNA PAVIMENTAZIONE CON TEXTURE.

ATTRAVERSAMENTI A QUOTA 0-0

GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI SONO A QUOTA 0-0. SI ALZA LA QUOTA DELLA CARREGGIATA PER I VEICOLI. ACCESSO PER TUTTI.

AREA PEDONALE

L'AREA PEDONALE SI DEFINISCE MEDIANTE GUIDE NEL SUOLO. SI EVITANO I DISLIVELLI.

APPLICAZIONE DEI CONCETTI ALL'INTERNO DELL'EDIFICIO L'ANELLO MAGNETICO

Viene installato un sistema noto come anello magnetico. È un dispositivo che consente agli ipovedenti di godere senza interferenze di uno spettacolo culturale. Obbligatorio secondo le normative in tutti i teatri e i cinema, sarà installato sia nell'auditorium del campus che nelle aule. Composto da un amplificatore e un "anello magnetico" (cavo che circonda il perimetro desiderato), questo semplice dispositivo converte il suono di una data sorgente (microfoni, ad esempio) in onde magnetiche che vengono raccolte da apparecchi acustici per non udenti (modalità T), trasformandoli in suono perfettamente udibile senza interferenze esterne come rumore ambientale, mormorio del pubblico, riverbero, e così via. L'utente con apparecchio acustico, solo deve collocare il suo dispositivo in modalità T per poter ricevere il segnale acustico senza interferenze ambientali, riverberi e rumori. In questo modo, l'utente riceve dalla sorgente un suono pulito direttamente nel suo apparecchio acustico, ciò non succederebbe con l'apparecchio acustico in modalità microfono.

SEGNALE AUDIO
LA FREQUENZA SI TRASMETTE ATTRAVERSO UN SISTEMA DI AUDIO

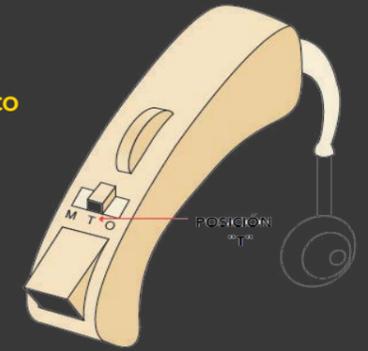
AMPLIFICATORE AUDIO
UN SISTEMA DI AMPLIFICAZIONE A CAMPO MAGNETICO. RESPONSABILE DELLA FREQUENZA DEL SUONO.

SEGNALE MICROFONI
L'ORATORE DEVE USARE UN MICROFONO PER INVIARE IL SEGNALE AL SISTEMA DI AMPLIFICAZIONE MAGNETICA.

UTENTE CON APPARECCHIO ACUSTICO
IL DISPOSITIVO DEVE ESSERE IN MODALITÀ "T"

CAVO DI INDUZIONE
SISTEMA DI CAVI NASCOSTI SOTTO LE SEDUTE CHE TRASMETTE LA FREQUENZA.

CAVO DI INDUZIONE
SISTEMA DI CAVI NASCOSTI SOTTO LE SEDUTE CHE TRASMETTE LA FREQUENZA.



L'arredo deve essere flessibile e funzionale, con pareti mobili e arredi che possono essere riadattati in base alle esigenze del momento. L'eccessiva compartimentazione viene evitata per consentire la corretta circolazione attraverso lo spazio. In tutte le zone con mobili, c'è sempre una circolazione libera e spazio di manovra in modo che tutti possano muoversi. L'edificio presentava divisori di vetro tra le aule. Vengono eliminati in quanto ostacolano la visione e generano riflessi. Nei luoghi in cui si è deciso di lasciarli per motivi estetici, vengono segnalati correttamente.

WAYFINDING

SISTEMI DI INFORMAZIONE ESPERIENZA DELLO SPAZIO.

L'edificio così come era progettato si presentava monotono. La sua forma circolare rendeva difficile identificare gli accessi. Si è deciso di colorare le aree principali e i vani di circolazione per permettere un'identificazione sensoriale e intuitiva facilmente riconoscibile e comprensibile da tutti gli utenti. Ogni colore identifica un accesso. Le aree principali così come la biblioteca, gli uffici e i servizi hanno una chiara identificazione. Il concetto viene esteso creando un sistema di segnaletica a livello della pavimentazione, colorando quest'ultima con gli stessi colori degli accessi, plasmando percorsi facilmente riconoscibili per raggiungere l'accesso desiderato. Ogni settore (educativo, amministrativo e commerciale) ha una propria identificazione e segnaletica che aiuta l'utente a spostarsi all'interno dell'edificio. Per i non vedenti, vengono installate mappe tattili con sistema wayfinding. Si tratta di modelli tattili che mirano a guidare gli utenti rapidamente utilizzando particolari tecniche di rappresentazione grafica. Le persone non vedenti o ipovedenti usano questi sistemi per orientarsi. Questi vengono installati in punti strategici dell'edificio.

LE PAVIMENTAZIONI CONDUCONO AL SETTORE SS
Pavimentazioni con texture rispettando il concetto; Pavimentazioni con texture.

LE PAVIMENTAZIONI CONDUCONO AL SETTORE SS
Pavimentazioni con texture rispettando il concetto; Pavimentazioni con texture.

01

02

03

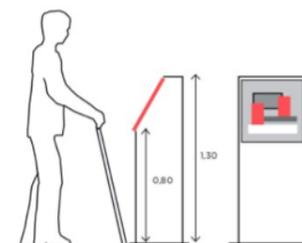
NUCLEI DI CIRCOLAZIONE = UN ACCESSO
Tutte le postazioni sono collegate tra di loro cosicché in caso si debba dare un avviso in tutto l'edificio, serve da sistema di informazione. In questo modo l'utente evita di dirigersi al punto informazioni dell'ingresso.

MAPPE TATTILI
Tutte le postazioni sono collegate tra di loro cosicché in caso si debba dare un avviso in tutto l'edificio, serve da sistema di informazione. In questo modo l'utente evita di dirigersi al punto informazioni dell'ingresso.

NUMERAZIONE DEGLI SPAZI
Si numerano in modo molto visibile i settori per facilitare l'orientamento dell'utente.

MAPPE TATTILI
La pavimentazione esterna porta a stazioni digitali con mappe tattili che aiutano l'utente a orientarsi nell'edificio.

MAPPE TATTILI
Le mappe tattili aiutano tutte le persone ad avere una comprensione generale dello spazio per poter circolare liberamente. Le aree di attenzione al pubblico come i banconi del bar, il resto e la libreria, hanno un punto di attenzione accessibile. L'arredamento è adattato alle misure di una persona seduta.



WAYFINDING ESEMPIO

ORIENTAMENTO ALL'INTERNO

NUCLEO I

LA PAVIMENTAZIONE CONDUCE AL SETTORE SS

Il colore è l'accessibilità. La segnaletica deve contrastare cromaticamente rispetto al supporto su cui si trova. Ciò che in primo luogo dovrebbe richiamare l'attenzione è il supporto, non la informazione della segnaletica.



GUIDE

Il colore nero è usato per le indicazioni. Genera un grande contrasto ed è facilmente riconoscibile e comprensibile.



ESEMPIO DI ATRIO DI DISTRIBUZIONE, NUCLEO I

ACCESSI IDENTIFICATI

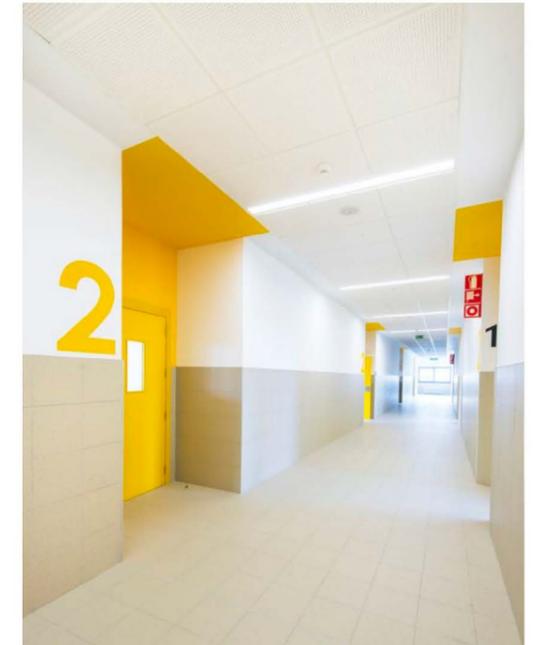
Ogni colore identifica un accesso. Le aree principali come la biblioteca, gli uffici e i servizi presentano una chiara identificazione.

IDENTIFICAZIONE LOCALI

Tutti i locali hanno un'identificazione univoca corrispondente al corrispondente al sistema del nucleo di cui fanno parte.

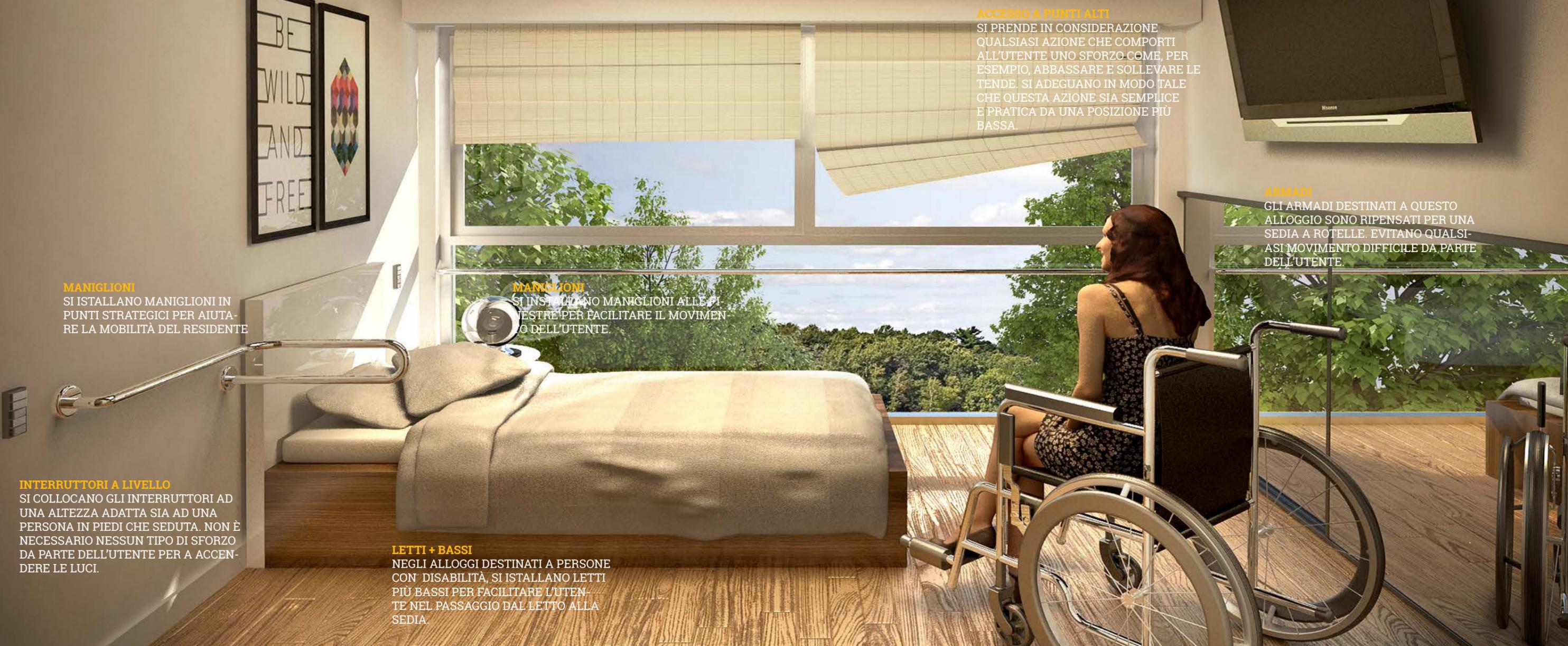
SETTORI

Ogni settore (educativo, amministrativo e commerciale) ha una propria identificazione e segnaletica che aiuta l'utente a spostarsi all'interno dell'edificio.



SETTORE AULE, IDENTIFICATE CON IL COLORE DEL NUCLEO





MANIGLIONI

SI INSTALLANO MANIGLIONI IN PUNTI STRATEGICI PER AIUTARE LA MOBILITÀ DEL RESIDENTE

MANIGLIONI

SI INSTALLANO MANIGLIONI ALLE FINESTRE PER FACILITARE IL MOVIMENTO DELL'UTENTE.

ACCESSO A PUNTI ALTI

SI PRENDE IN CONSIDERAZIONE QUALSIASI AZIONE CHE COMPORTI ALL'UTENTE UNO SFORZO COME, PER ESEMPIO, ABBASSARE E SOLLEVARE LE TENDE. SI ADEGUANO IN MODO TALE CHE QUESTA AZIONE SIA SEMPLICE E PRATICA DA UNA POSIZIONE PIÙ BASSA.

ARMADI

GLI ARMADI DESTINATI A QUESTO ALLOGGIO SONO RIPENSATI PER UNA SEDIA A ROTELLE. EVITANO QUALSIASI MOVIMENTO DIFFICILE DA PARTE DELL'UTENTE.

INTERRUTTORI A LIVELLO

SI COLLOCANO GLI INTERRUTTORI AD UNA ALTEZZA ADATTA SIA AD UNA PERSONA IN PIEDI CHE SEDUTA. NON È NECESSARIO NESSUN TIPO DI SFORZO DA PARTE DELL'UTENTE PER ACCENDERE LE LUCI.

LETTI + BASSI

NEGLI ALLOGGI DESTINATI A PERSONE CON DISABILITÀ, SI INSTALLANO LETTI PIÙ BASSI PER FACILITARE L'UTENTE NEL PASSAGGIO DAL LETTO ALLA SEDIA.

ACCESSIBILITÀ

ADEGUAMENTO DELL'ALLOGGIO NELLA RESIDENZA

Le camere sono state modificate per rispettare i principi della progettazione universale. Sia i blocchi sanitari che le camere sono stati modificati in modo che tutti rispettino le misure minime, in modo che possano essere utilizzati sia da persone senza alcun tipo di necessità extra sia da coloro che hanno qualche tipo di disabilità. Questi accorgimenti permettono agli utenti di entrare nei vari ambienti con sedie a rotelle e di muoversi comodamente all'interno senza alcun tipo di ostacolo. Per quanto riguarda la camera da letto, le modifiche si applicano anche ai mobili scelti. Gli armadi sono ridisegnati in modo che in alcune stanze siano al livello di una persona su una sedia a rotelle. Si installano appendiabiti che permettono di abbassare all'altezza necessaria i vestiti. I maniglioni sono collocati nel perimetro della stanza. Sia gli interruttori come le prese sono posizionati a una nuova altezza per un facile accesso.

La cucina comune della residenza è riadattata in un settore in modo che sia la dispensa che il piano di lavoro siano al livello di una persona seduta, garantendo un facile accesso agli elementi conservati. Tutti i piani di lavoro dell'edificio hanno al di sotto uno spazio di libero accesso in modo tale che la sedia a rotelle possa entrare e consentire all'utente di eseguire comodamente le sue attività. Tutti i mobili sono riposizionati per creare flussi di circolazione ininterrotti. Fino ad oggi, le normative prendono in considerazione solo l'installazione nei bagni di accessori per le persone a mobilità ridotta. Si installa, segnaletica luminosa integrativa affinché i non vedenti possano muoversi senza assistenza.

Aspetti Tecnici

BUENOS AIRES CAMPUS AGRONOMIA

ACCESO A
BIBLIOTECA
-4.50m

ACCESO RAMPA
SERVICIOS

INGRESO
NUCLEO

SALA DE MAQUINAS

ZONA
DESCARGA

INGRESO
NUCLEO

FOYER

ACCESO A
BIBLIOTECA
-4.50m

PLAZA BIBLIOTECA
-4.50m

FOYER

INGRESO
NUCLEO

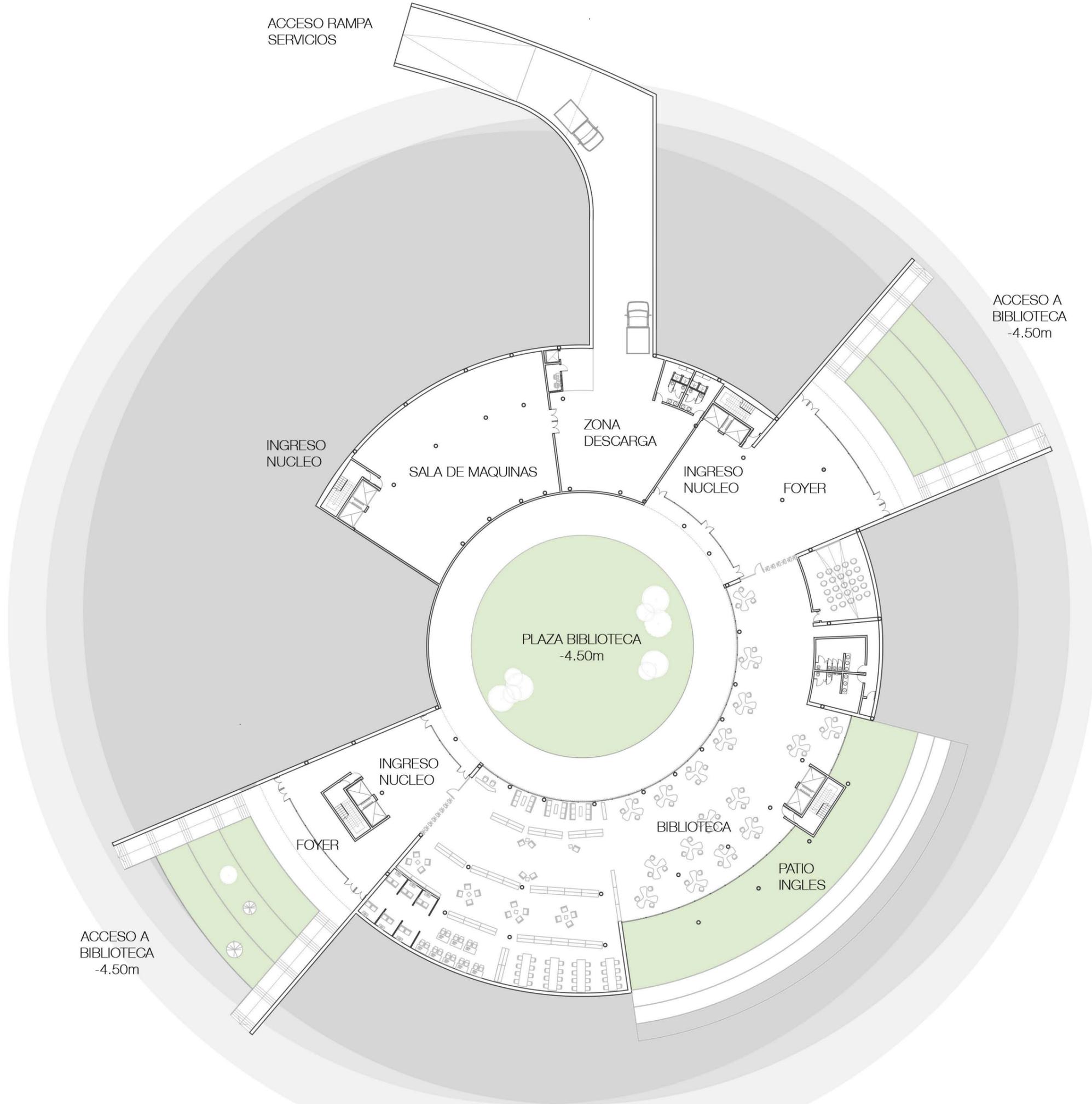
BIBLIOTECA

PATIO
INGLES

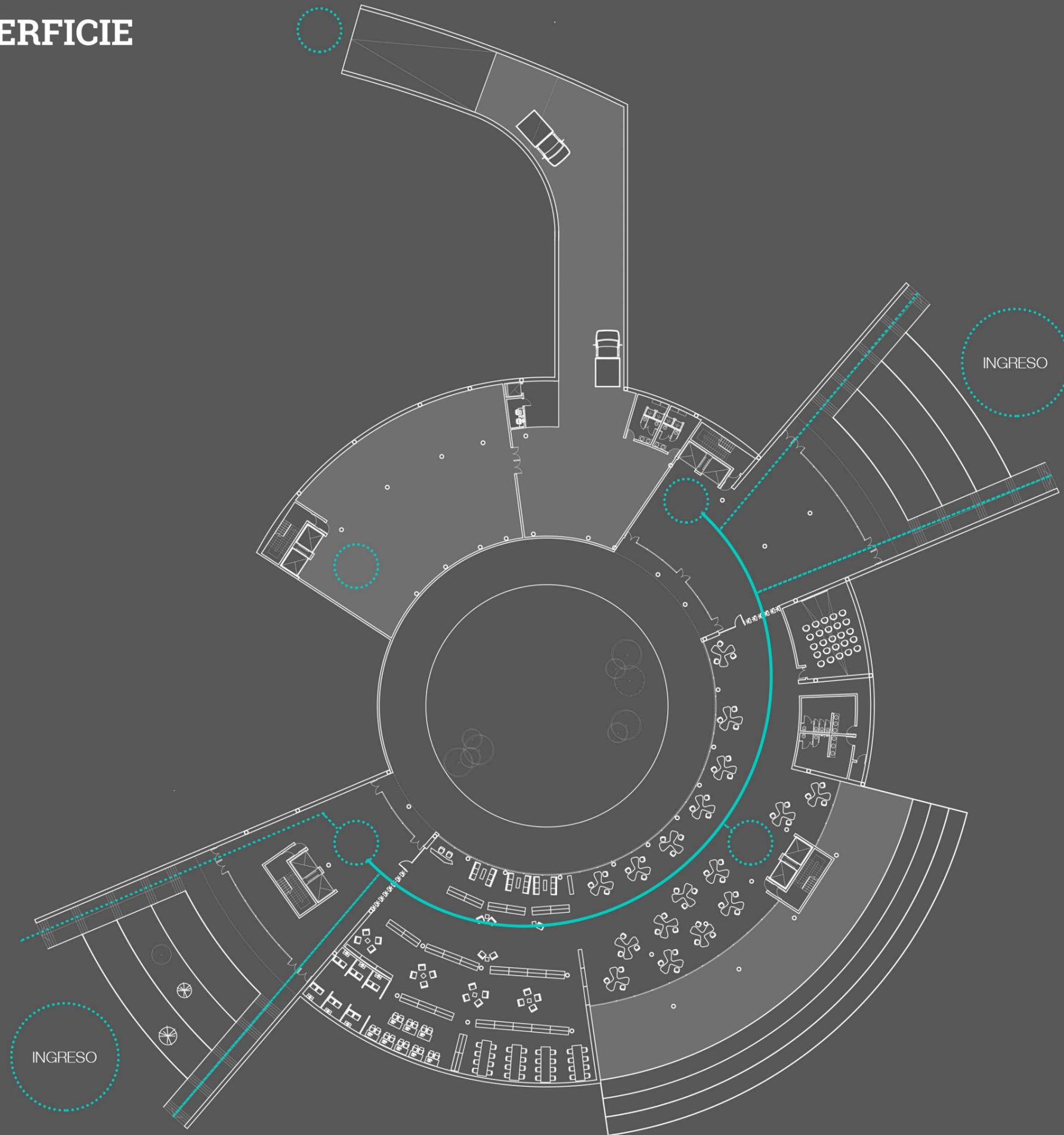


SOTTOSUOLO

1:600

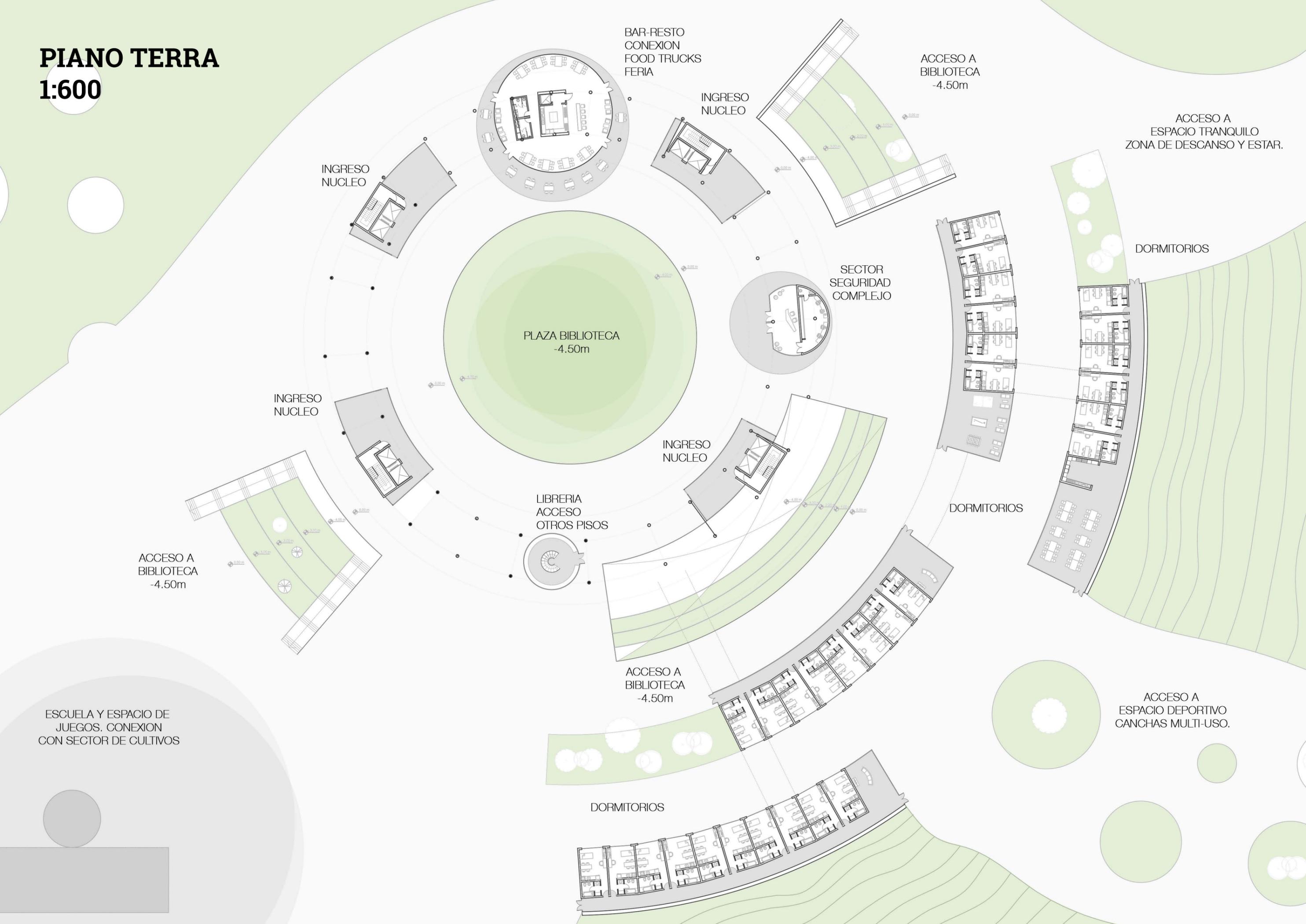


EQUILIBRIO DI SUPERFICIE SOTTOSUOLO

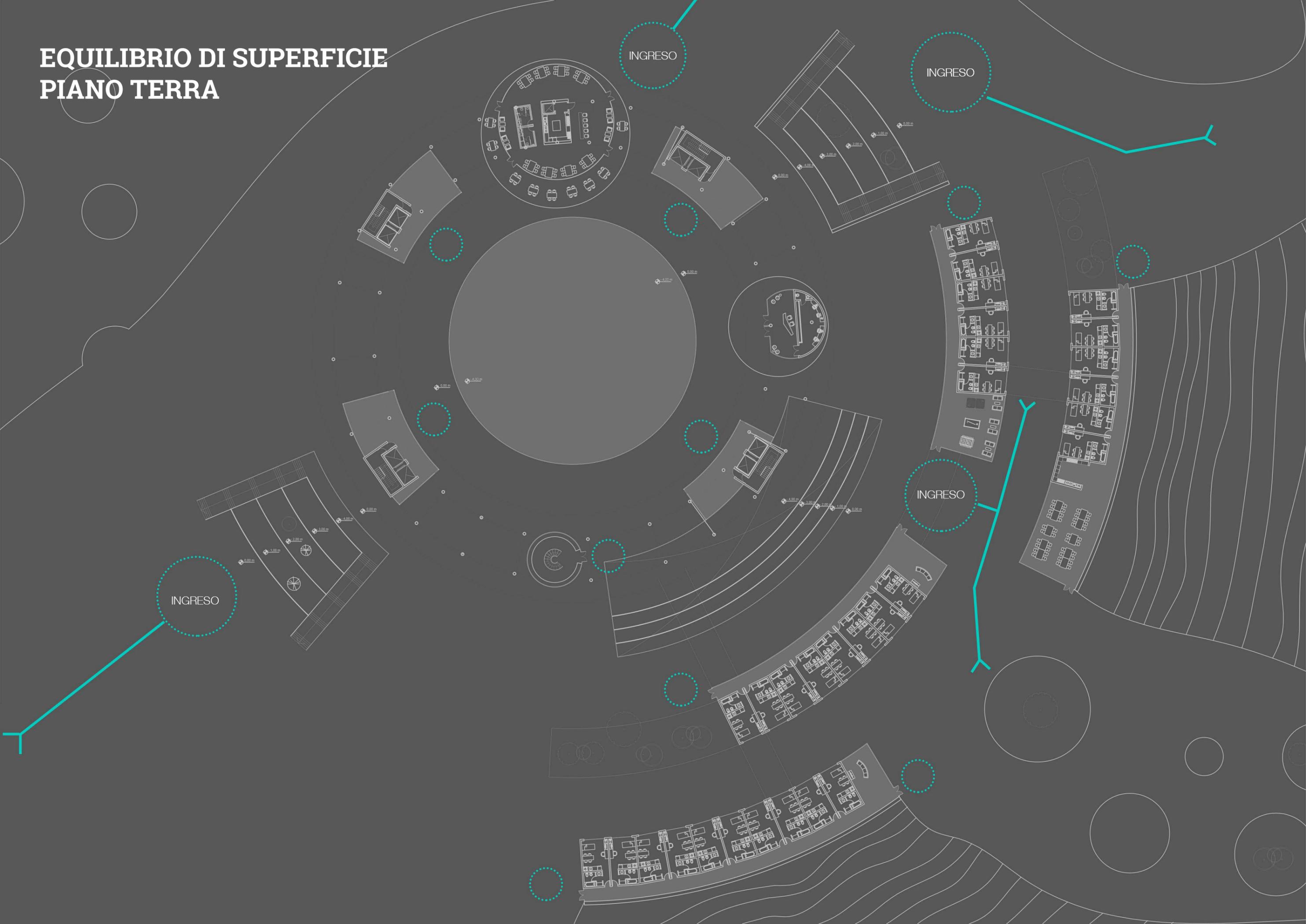


PIANO TERRA

1:600



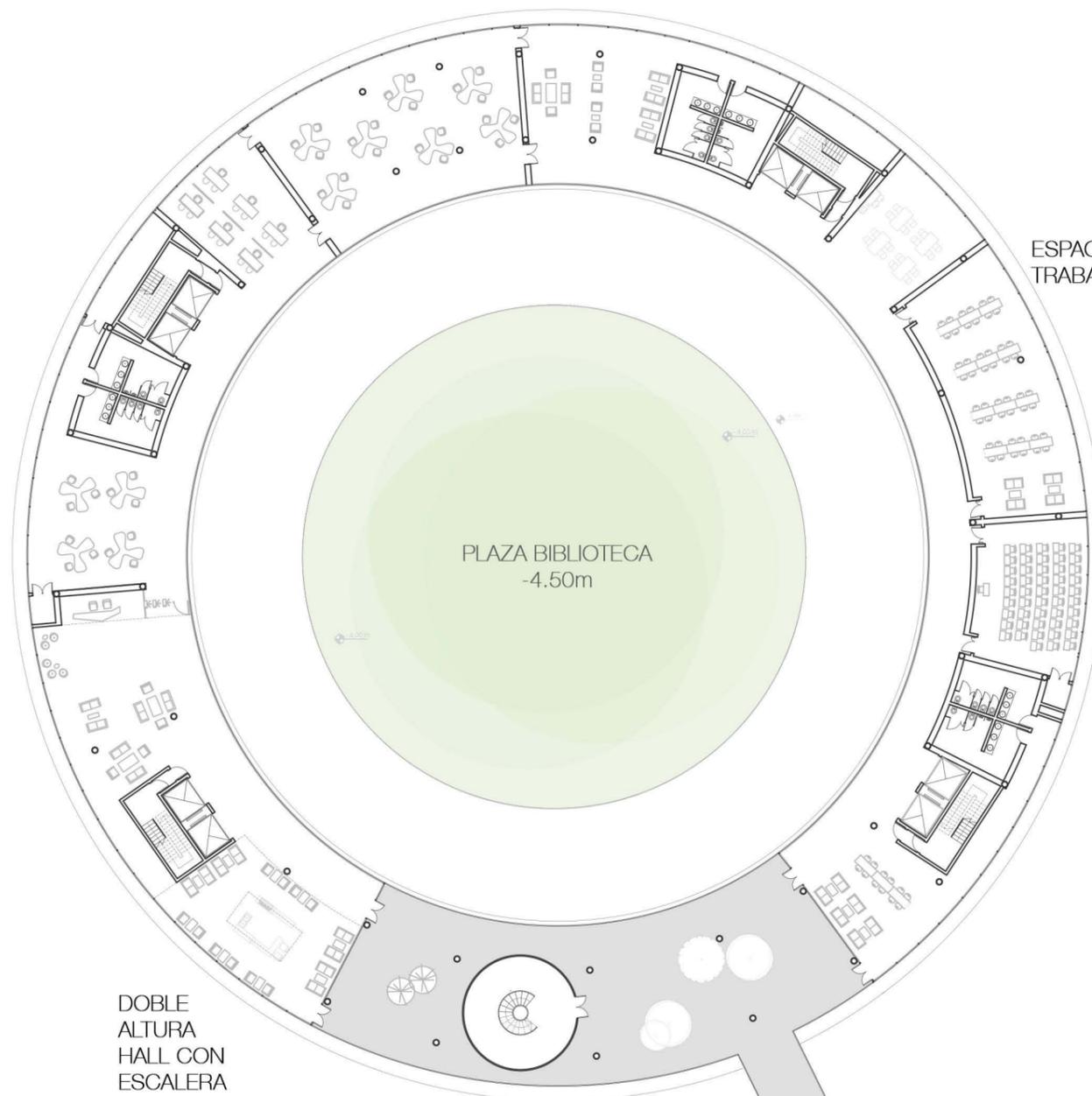
EQUILIBRIO DI SUPERFICIE PIANO TERRA



PIANTA LIVELLO 1

1:600

SECTOR
PRIVADO
ADMINISTRACION
Y SECTOR LEGAL



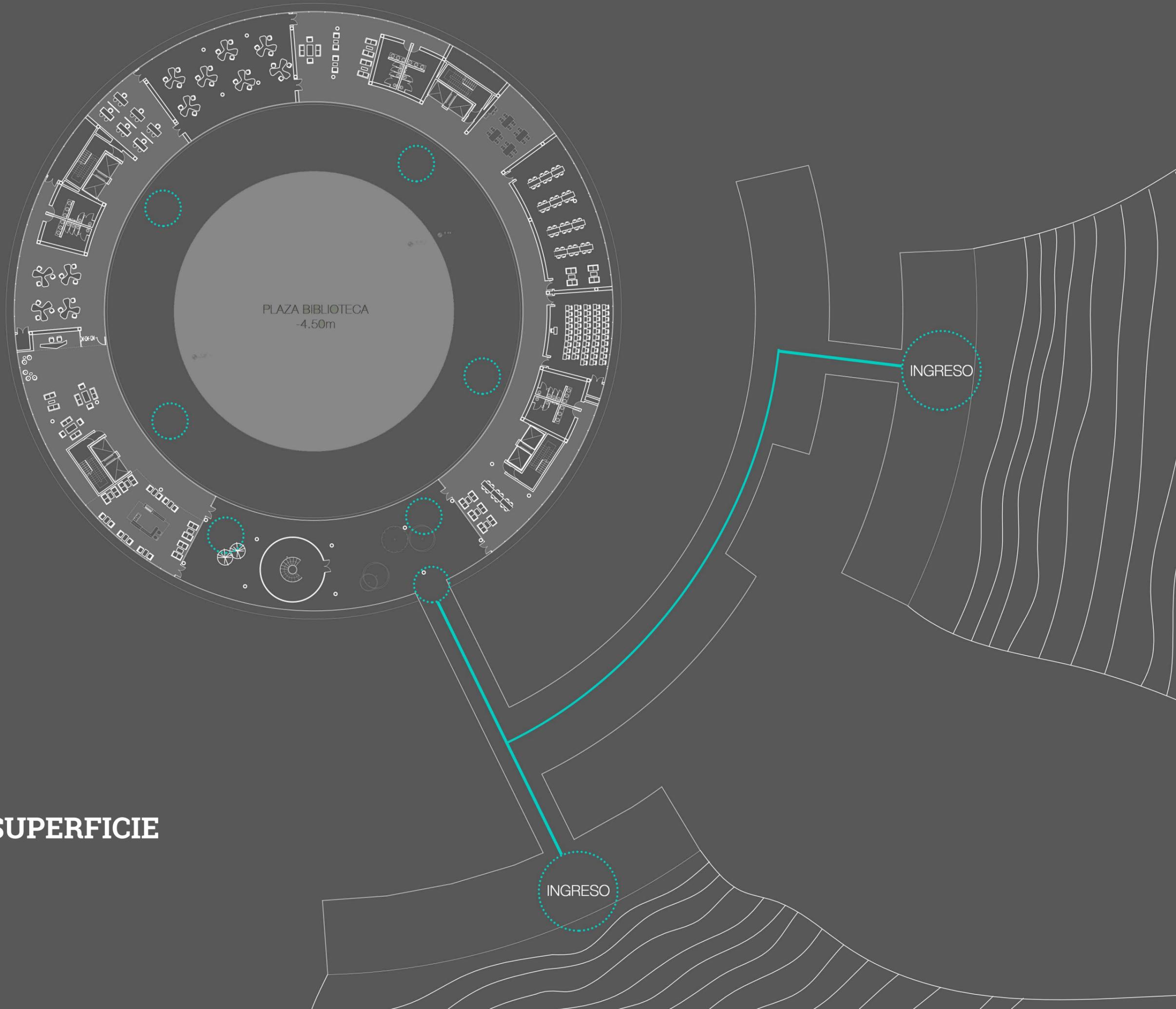
PLAZA BIBLIOTECA
-4.50m

ESPACIO ADMINISTRATIVO
TRABAJO EN GRUPO

DOBLE
ALTURA
HALL CON
ESCALERA

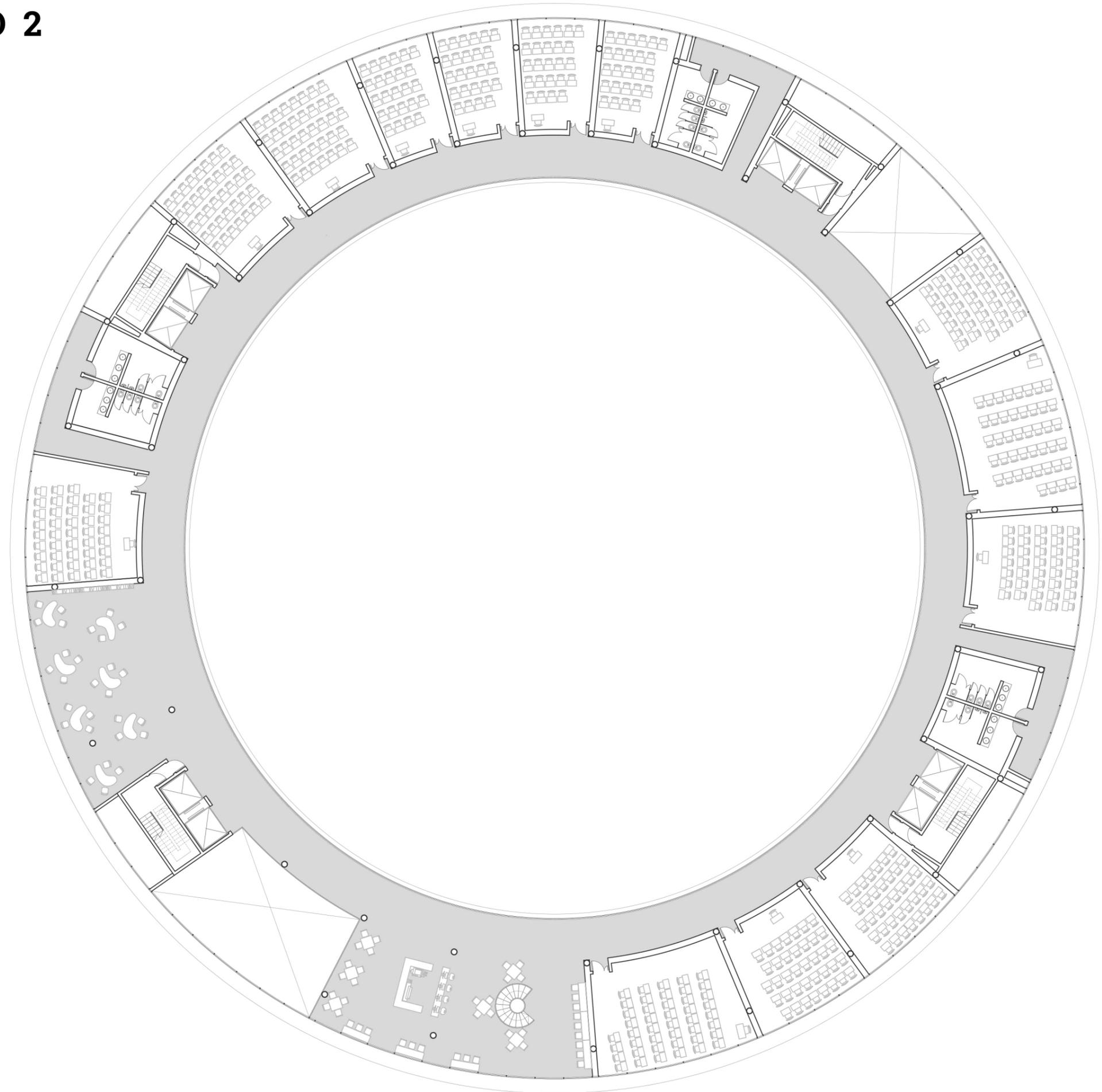
LIBRERIA
ACCESO
OTROS PISOS

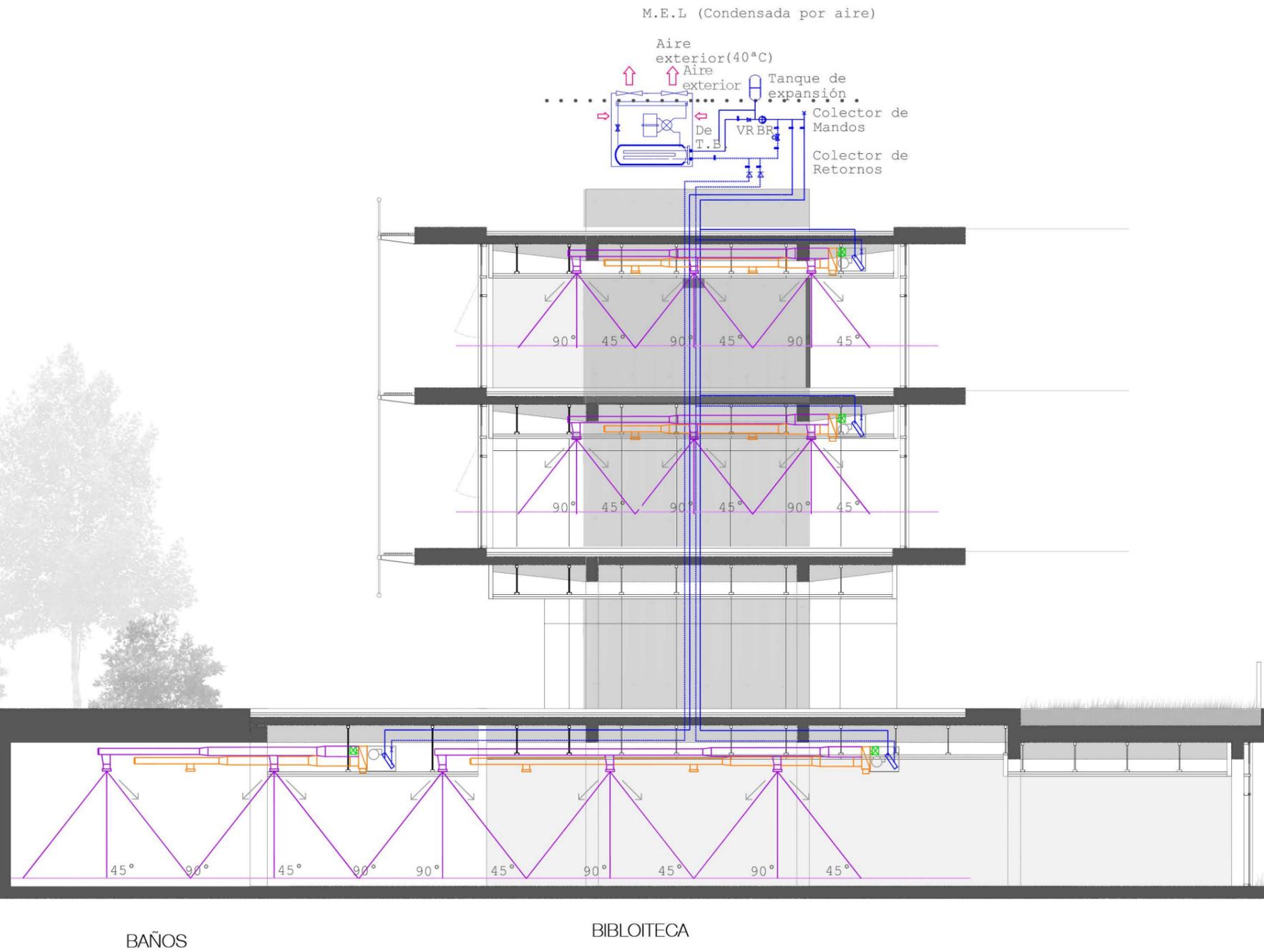
SISTEMA DE TECHOS TRANSITABLES
DONDE SE GENERAN PLAZAS Y ACCESO
A SECTOR ADMINISTRATIVO DEL EDIFICIO,
DESEMBOCANDO EN GRAN PLAZA SEMI
CUBIERTA



**EQUILIBRIO DI SUPERFICIE
PIANTA 1**

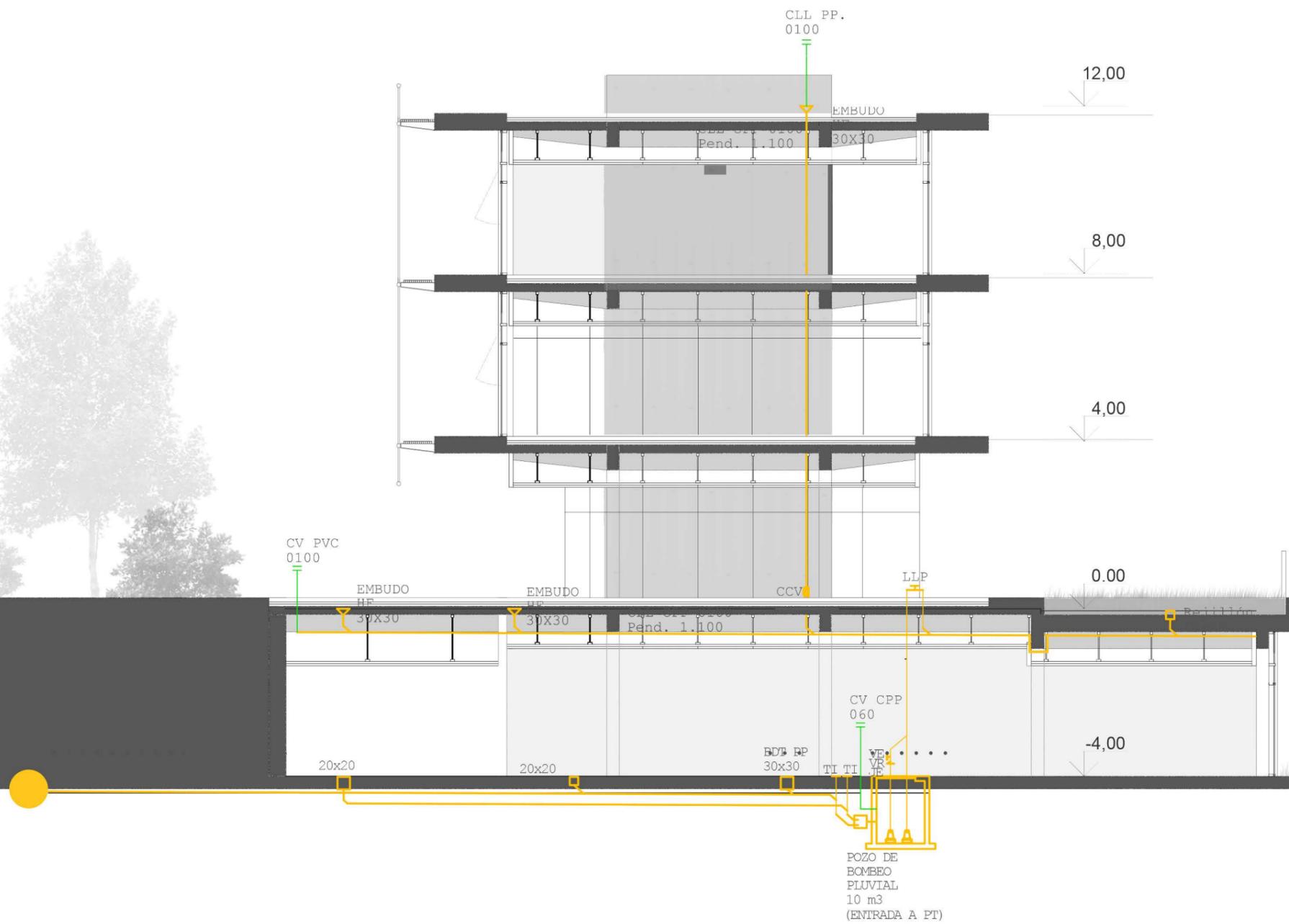
PIANTA LIVELLO 2
1:600





SEZIONE ARIA CONDIZIONATA
1:600

BAJADA PLUVIAL 9 POR
PLENOS SITUADOS EN
LOS NUCLEOS



SEZIONE PLUVIALE
1:600

CONCLUSIONE

Applicare correttamente le normative solo consente una soluzione parziale ed effimera dei problemi incontrati quotidianamente da una persona disabile. Nel caso in cui tutti i requisiti delle normative siano correttamente soddisfatti, l'accessibilità è risolta solo in modo superficiale. Tranne che in casi specifici, il problema non viene trattato alla radice.

Non è semplicemente un dovere dei professionisti risolvere questi aspetti, ma dell'intera società. Però sicuramente i progettisti devono dare l'esempio, poiché sono color che sono capaci di generare un vero cambiamento. Le normative richiedono modifiche specifiche, ma mai applicate a una progettazione universale. È a questo punto che la catena di accessibilità si rompe. I regolamenti devono andare di pari passo con la progettazione universale, siamo noi come progettisti ad essere obbligati a far sì che questo venga rispettato.

La progettazione universale non richiede grandi spese o soluzioni che rappresentino una barriera per altre persone. La corretta applicazione del concetto ricade semplicemente nelle capacità che l'architetto ha di plasmare un progetto accessibile per la società però anche senza produrre spese eccessive.

RIFERIMENTI

- La verdadera accesibilidad en arquitectura | Gabriela Carrillo | TEDxPitic.
https://www.youtube.com/watch?v=KeJTUrXYBVs&list=PLuzEU9L9-eeSjz5qrh1GXciPXO_CqgaFL
- Discapacidad y diseño accesible. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad. Arq. Jaime Huerta Peralta. Lima, Perú, 2007.
- Como el diseño para todos, sirve para todos I Antonio Parra I TEDxPitic.
https://www.youtube.com/watch?v=-3co6G_GfAo&index=2&list=PLuzEU9L9-eeSjz5qrh1GXciPXO_CqgaFL.
- Boudeguer & Squella ARQ, Corporación ciudad accesible. Ciudad y espacio para todos. Santiago de Chile, Octubre 2010.
- Arq. Ron Mace, Hardie, Plaice, J. Accesible environments: Towards Universal Design, 1996.
- Principios del diseño universal. Centro del diseño universal. Universidad estatal de Carolina del Norte, 1997.
- Fundación ONCE. Accesibilidad universal y diseño para todos. Arquitectura y Urbanismo. España, Madrid, 2012.
- Manual de diseño urbano, GCBA (Gran ciudad de Buenos Aires), 2015, Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura - Ministerio de Desarrollo Urbano.
- Discapacidad y Arquitectura, Arq. Jose Failla, Presidente del colegio de arquitectos de la provincia de Buenos Aires. Año 2013.
- Arquitectura sin barreras y diseño para todos, Arq. Diego Mauricio Gonzales, Universidad nacional de Colombia, Medellín, Año 2012.
- Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados. Ministerio de vivienda, Gobierno de España, año 2006.
- Accesibilidad para todos | Guillermo Vilchez | TEDxYouth
https://www.youtube.com/watch?v=-3co6G_GfAo&index=2&list=PLuzEU9L9-eeSjz5qrh1GXciPXO_CqgaFL
- Desarrollo de la arquitectura en torno a la inclusión , Eduardo Elkouss (Buenos Aires) .

