

La città a misura di disabile una provocazione verso la città dell'uomo e per l'uomo

di Claudio Caiaffa e Elisa Cavallo

Relatrice: Eugenia Monzeglio

Perché oggi l'uomo è disabile in quanto non in grado di vivere nelle città da lui create Per rendere le città rispondenti alle esigenze di tutti noi, disabili in quanto non più in grado di vivere nelle città da noi stessi create, è necessario individuare un metodo operativo universale di riqualificazione in chiave accessibile e confortevole degli spazi urbani esterni: ecco l'obiettivo che capitolo dopo capitolo la tesi persegue. Attraverso una serie di definizioni e considerazioni introduttive, nella prima parte della tesi viene propugnato un nuovo approccio progettuale basato sull'integrazione, condotto secondo un'ottica pluriesiggenziale perseguibile a seguito della definizione delle caratteristiche dei principali gruppi di persone che si relazionano a fatica col contesto costruito.

La seconda parte della tesi è costituita da una sorta di manuale di progettazione degli spazi esterni accessibili che conduce all'elencazione delle barriere architettoniche riscontrabili nei contesti urbani, per ciascuna delle quali vengono suggerite una o più proposte di adeguamento.

Per passare dall'enunciazione di principio alla predisposizione delle modalità operative mediante le quali avvicinarsi agli obiettivi perseguiti, ha preso forma la terza parte della tesi costituita dall'analisi di esperienze condotte in tema di spazi urbani esterni resi accessibili e spazi pubblici reinterpretati in chiave residenziale.

Nella quarta parte della tesi vengono analizzate in chiave critica e confrontate le posizioni assunte dagli esperti di accessibilità urbana e restauro in merito al problema della fruizione di ambienti urbani a forte valenza architettonica ed ambientale da parte delle persone che presentino problemi motori o sensoriali.

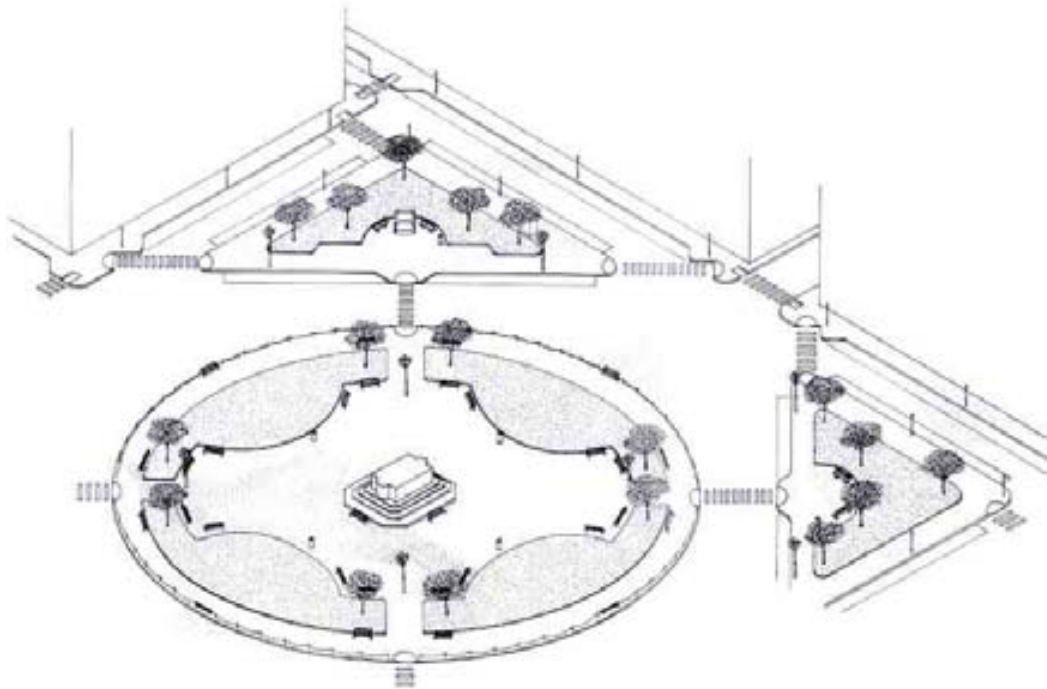
La tesi si chiude con il caso studio, costituito da tre itinerari turistici protetti nel centro storico di Torino, studiati per una fruizione esclusivamente pedonale, sicura ed il più possibile autonoma, anche per chi presenti problemi più o meno gravi connessi con le funzioni motorie e sensoriali.

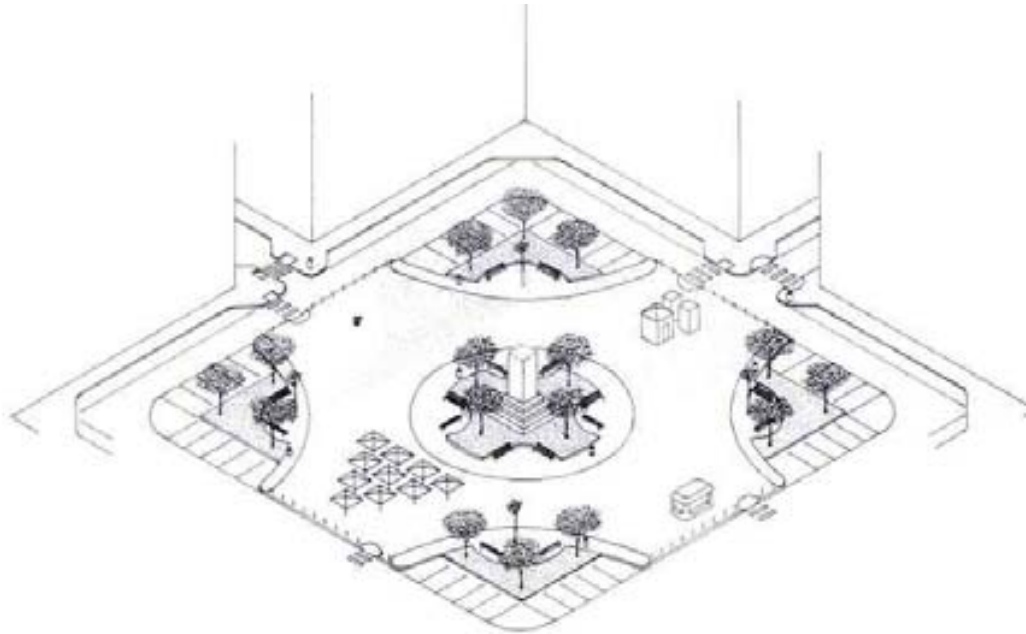
Gli itinerari protetti sono stati proposti in numero di tre perché tre sono i giorni che si ipotizza vengano trascorsi a Torino (oppure uno scegliendo tra più opportunità), tre sono inoltre gli ordini principali di problematiche connesse con l'accessibilità (adeguamento in chiave accessibile di tessuti antichi, di percorsi pedonali porticati o che attraversino corsi di dimensioni rilevanti, rettifica di interventi condotti con scarsa competenza) e tre sono infine i livelli ipotizzati di intervento di riqualificazione ambientale (interventi leggeri, che implicino variazioni delle destinazioni d'uso del suolo senza mutare le modalità di circolazione del traffico veicolare, interventi medi, che modifichino le destinazioni d'uso interessando solo parzialmente il traffico veicolare, ed interventi forti, che apportino sostanziali variazioni alle destinazioni d'uso del suolo e ridisegnino le modalità di circolazione).

Dal punto di vista operativo ogni itinerario protetto è stato scomposto in tratti, per ciascuno dei quali sono state elaborate una prima tavola contenente l'analisi delle barriere architettoniche presenti, articolata in rilievo e proposta di adeguamento, ed una seconda tavola nella quale prendono forma le proposte di adeguamento in chiave accessibile degli attraversamenti pedonali segnalati nella prima e l'analisi delle pavimentazioni esistenti, integrate in alcuni casi dal suggerimento di soluzioni di adeguamento dell'accesso di edifici religiosi ivi localizzati.

Nei tratti comprendenti ambiti di notevole rilevanza architettonica ed ambientale, attualmente in stato di degrado, a queste due tavole sono stati affiancati altri elaborati contenenti l'analisi dello stato di fatto e le proposte di riqualificazione ambientale.

A scopo esemplificativo sono prodotte le immagini seguenti, relative agli interventi di riqualificazione ambientale proposti rispettivamente per Piazza Carlo Emanuele II (detta Piazza Carlina) e Piazza Savoia.





Per uno degli itinerari protetti è stato inoltre proposto un percorso guida per non vedenti.

Nell'ambito del caso studio viene altresì affrontato il problema dell'affaticamento, proponendo un sistema modulare di piazzole di sosta aventi dimensioni che ne garantiscono la possibilità di inserimento in uno o più posti auto disposti a nastro. Infine viene proposto un prototipo di scivolo di raccordo removibile leggero e poco costoso da accostare all'accesso dei negozi (risultati nel centro storico tutti inaccessibili) in caso di necessità.

La tesi è composta da 379 pagine e 47 tavole allegate.