



Comune di Reggio Emilia

Programma di Rigenerazione Urbana Ex Officine Meccaniche Reggiane - quartiere Santa Croce. Sviluppo del parco innovazione: potenziamento dalla "città pubblica"

## Realizzazione della rambla tratto SUD (ferrovia storica - viale Ramazzini)

CUP: J81I23000230006

Codice progetto: C\_46401

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

---

STAZIONE APPALTANTE

### STU Reggiane Spa

Piazza Prampolini, 1 42121 Reggio Emilia

Codice fiscale / P. IVA: 02662420351

---

R.U.P.

Arch. Massimo Magnani

Area Programmazione territoriale e progetti speciali - Comune di Reggio Emilia

---

PROGETTISTI

Progetto architettonico-paesaggistico e coordinamento generale

### LEAA - lucaemanueliarchitetti

Via G.B. Trolli 3, 42123 Reggio Emilia

info@lucaemanueli.net

arch. Luca Emanuelli

arch. Gianni Lobosco (consulente)

dott. arch. Fabrizio Veneruso

Paesaggio e opere a verde

### Giuseppe Baldi Studio

dr. agr. Giuseppe Baldi

Bonifica e valutazioni ambientali

### Studio T.En. - Technology & Environment

Ing. Stefano Teneggi

Geom. Nicola Spallanzani

Impianti elettrici e illuminazione

### Elettrolab Studio

per. ind. Marco Gregori

Opere stradali, opere idrauliche e aspetti geologici

### Ing. Sara Ganapini

Ing. Giovanni Vignoli

Geol. Samantha Settimi

Coordinatore della Sicurezza in fase di Progettazione

### Geom. Francesco Rangone

Ing. Giulia Chiussi (collaboratrice)

---

ELABORATO

# RMBS-RBA

Relazione abbattimento  
barriere architettoniche

---

DATA

21/10/2024

**Indice**

1	Premessa .....	2
2	Criteri generali .....	3
3	Soluzioni progettuali.....	5
3.1	Geometria dei percorsi.....	6
3.2	Materiali, finiture e arredo urbano .....	8
3.3	Segnaletica.....	8
3.4	Illuminazione pubblica.....	8
3.5	Aree verdi .....	9
4	Indicazione sui successivi livelli di progettazione .....	10

# 1 PREMESSA

---

La presente relazione contiene la descrizione delle soluzioni progettuali atte all'abbattimento delle barriere architettoniche per garantire l'accessibilità e la visitabilità delle aree pertinenti al tratto sud (dalla ferrovia storica a Viale Ramazzini) della cosiddetta Rambla: uno nuovo parco pubblico a servizio dei comparti rigenerati e in fase di riqualificazione delle ex Aree Reggiane a Reggio Emilia.

Il progetto è ideato per essere conforme alle norme di seguito elencate:

- L.30 marzo 1971, n.118, art.27
- L.5 febbraio 1992, n.104, art.24, comma 1
- DPR 24 luglio 1996, n.503, art.1- Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici
- D.M. 14 giugno 1989, n.236
- Circolare Min. LL.PP. 22 giugno 1989, n.1669, art.1 e art.2.

## 2 CRITERI GENERALI

---

Uno spazio urbano come quello oggetto del presente PFTE comprende un insieme di elementi fissi (geometria di strade e percorsi, configurazione dello spazio edificato, design e arredo urbano, segnaletica, colori, materiali) e mobili (le persone, gli animali, i ciclisti e motociclisti, i veicoli) a cui è correlata la sua leggibilità da parte degli utenti.

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni fruitore diverse indicazioni:

- un'immagine comprensibile della situazione e del contesto;
- la natura del percorso (gli usi e le pratiche) e i movimenti possibili o non possibili;
- il comportamento da adoperare - o che gli altri utenti si aspettano da lui – riguardo a velocità, traiettoria, priorità, ecc.;
- il comportamento che gli altri adoperano (rallentamento, stop, attraversamento...).

La progettazione degli spazi pubblici e dei parchi deve garantire l'accessibilità e l'inclusione di tutte le persone, comprese le utenze con disabilità. Adottare criteri che facilitino la fruizione di questi spazi da parte di individui con disabilità motorie, sensoriali e cognitive non è solo una questione di conformità normativa, ma anche un'opportunità per creare luoghi accoglienti, funzionali e rispettosi dei diritti di tutti i cittadini.

Si riportano di seguito alcune indicazioni di carattere generale che il presente progetto prende in considerazione e risolve attraverso le scelte e i dispositivi trattati nel capitolo successivo.

### Accessibilità fisica per le persone con disabilità motorie

I percorsi pedonali devono essere progettati con superfici antisdrucciolo e prive di ostacoli, come dislivelli e gradini, con rampe di pendenza adeguata (non superiore all'8%) per consentire il passaggio sicuro di persone in sedia a rotelle, passeggini o con problemi di mobilità. La larghezza minima dei percorsi deve essere di almeno 150 cm, per garantire la possibilità di manovra.

Le rampe, ove necessarie, devono essere presenti in tutti i punti di accesso al parco o agli spazi pubblici, con corrimano ad altezza regolamentare e piattaforme di riposo per percorsi più lunghi.

Le postazioni di sosta e aree di riposo devono essere attrezzate con sedute accessibili a diverse altezze e spazio sufficiente per parcheggiare sedie a rotelle o ausili per la deambulazione.

### Segnaletica e orientamento per persone con disabilità visive e uditive

La segnaletica tattile e visiva è un dispositivo fondamentale all'inclusione di questo tipo di utenza. L'installazione di mappe tattili all'ingresso del parco e lungo i percorsi principali è essenziale per orientare le persone non vedenti o ipovedenti. I pannelli informativi devono essere realizzati con caratteri grandi e in rilievo (alfabeto Braille) per consentirne la lettura tattile.

È utile inserire percorsi tattili a terra (loges o altri sistemi) che permettano alle persone con disabilità visiva di orientarsi facilmente negli spazi aperti, collegando le aree chiave del parco, come i punti di accesso, servizi igienici, aree di gioco o zone di ristoro.

In prossimità di attraversamenti pedonali e punti di orientamento critici, si possono inserire sistemi di segnalazione acustica per indicare l'inizio o la fine dei percorsi, utilizzando suoni non invasivi per l'ambiente.

### Aree di gioco inclusive

Le aree di gioco devono includere strutture accessibili a bambini con disabilità motorie o sensoriali, come altalene, scivoli e percorsi studiati per essere utilizzati anche in sedia a rotelle. È importante scegliere giochi che incoraggino la partecipazione collettiva e l'interazione tra bambini con e senza disabilità. Il fondo delle aree gioco dovrebbe essere realizzato con materiali ammortizzanti e antisdrucciolo, come gomma riciclata o sabbia compressa, per prevenire cadute e facilitare l'accesso. Le aree pic-nic e le zone di ristoro dovrebbero includere tavoli con altezza e spazio sottostante adeguati a consentire a una persona in sedia a rotelle di sedersi comodamente. Le panchine dovrebbero avere braccioli e schienali per facilitare il movimento delle persone con difficoltà motorie.

### Illuminazione e sicurezza

Un'illuminazione uniforme e priva di zone d'ombra è fondamentale per persone con disabilità visive e per garantire la sicurezza generale. I percorsi principali e le aree di accesso devono essere ben illuminati, con lampioni ad altezza adeguata e impianti che non causino abbagliamento.

Può essere utile, prevedere postazioni di emergenza facilmente accessibili, dotate di telefoni o pulsanti di chiamata d'emergenza a un'altezza accessibile anche a persone in sedia a rotelle.

### Integrazione con la natura e fruizione sensoriale

La progettazione dovrebbe favorire esperienze sensoriali per tutte le utenze, attraverso l'uso di piante aromatiche, giochi d'acqua, superfici tattili e installazioni sonore che possano essere percepite anche da persone con disabilità sensoriali. Gli spazi verdi devono includere percorsi naturalistici facilmente accessibili, anche a persone con mobilità ridotta, con pavimentazioni che permettano il contatto con la natura senza limitare l'accesso.

In conclusione, la progettazione inclusiva di spazi pubblici e parchi richiede un approccio multidisciplinare che tenga conto delle diverse esigenze delle persone con disabilità. Attraverso soluzioni accessibili, sicure e funzionali, è possibile creare spazi che promuovono la socialità, il benessere e l'integrazione di tutti i cittadini, senza discriminazioni.

### 3 SOLUZIONI PROGETTUALI

Il progetto riguarda la realizzazione del tratto sud (dalla ferrovia storica a Viale Ramazzini) della cosiddetta Rambla: uno nuovo parco pubblico a servizio dei comparti rigenerati e in fase di riqualificazione delle ex Aree Reggiane a Reggio Emilia.

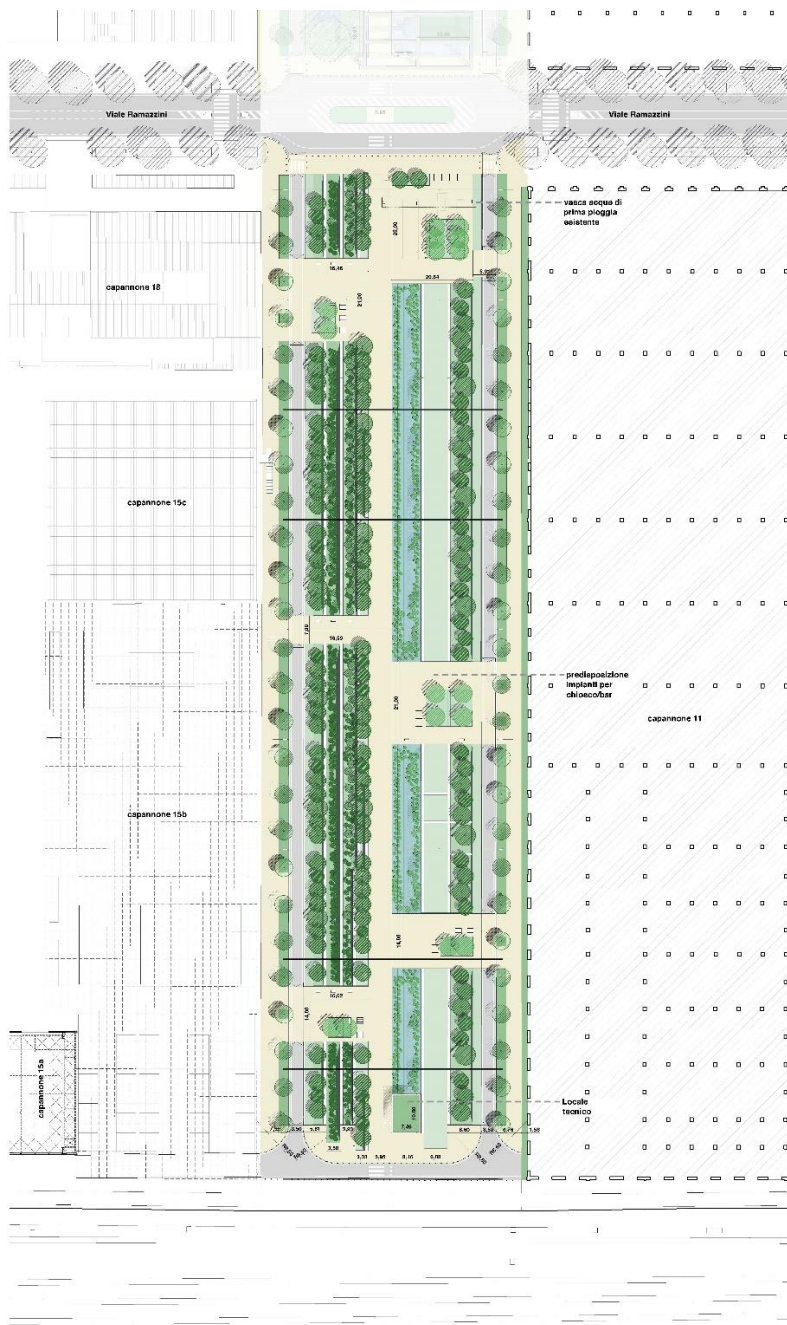


Figura 1 – Planimetria generale di progetto.

Al fine di favorire l’inclusività di questo spazio sono state operate una serie di scelte progettuali che vengono qui di seguito descritte.

### **3.1 GEOMETRIA DEI PERCORSI**

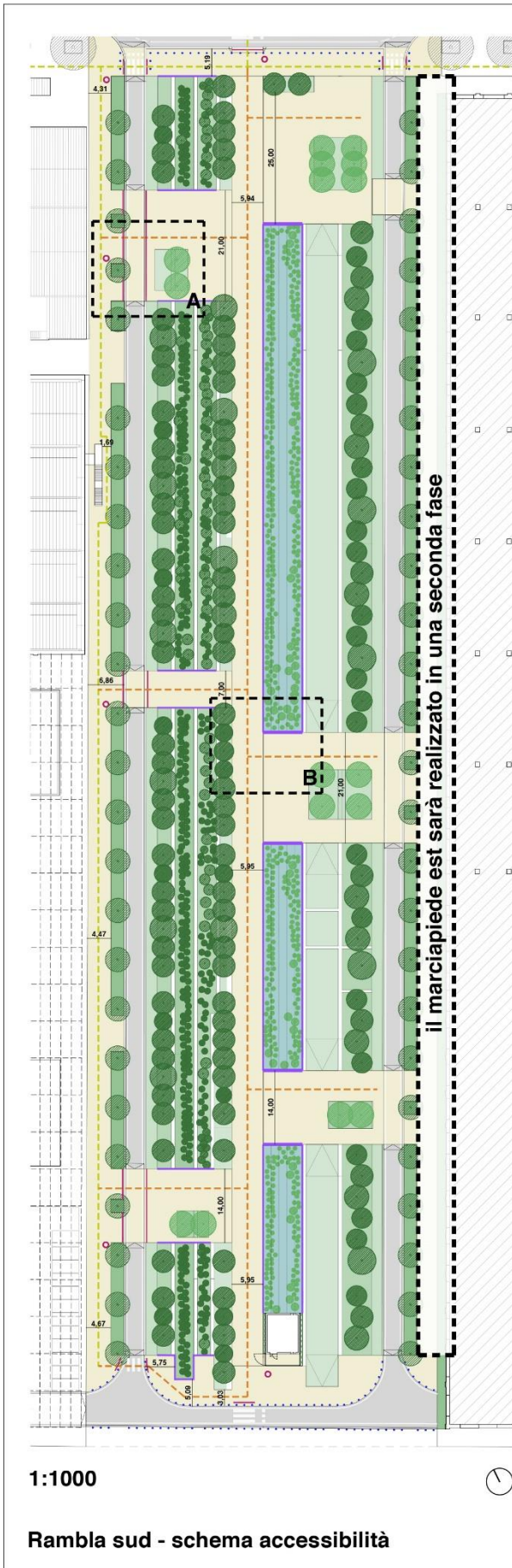
Il parco lineare si sviluppa al centro di un sistema di viabilità carrabile a senso unico che si innesta da viale Ramazzini in corrispondenza di uno spartitraffico esistente appositamente predisposto per limitare la velocità dei veicoli e favorire l'immissione nel sistema di circolazione della Rambla.

I corselli carrabili, larghi 3,50 metri, sono assimilate a strade locali (categoria F) e rappresentano una viabilità prettamente di servizio secondario rispetto ai capannoni riqualificati del comparto ad ovest e delle future funzioni che saranno sviluppate in quello orientale. Il flusso più significativo di veicoli, comunque a bassa intensità, sarà causato dal piccolo parcheggio (in fase di realizzazione) posto a sud-est dell'intervento sotto il telaio adiacente al Capannone 15a.

Vista la vocazione fondamentalmente ciclopedonale dell'area di intervento, si è scelto di mantenere una continuità assoluta del piano orizzontale per questi percorsi risultante nella creazione di dossi in corrispondenza degli attraversamenti della carreggiata. Il marciapiede esterno alla carreggiata, verso i capannoni, è di una larghezza tale (in media 5 metri) da garantire un corretto flusso degli utenti e la manovrabilità delle persone in sedia a rotelle. La pendenza trasversale prevista per il deflusso dell'acqua non supera il 2% e non costituisce quindi impedimento alla fruizione delle fasce più deboli di utenza. Lo stesso principio vale per i percorsi interni al parco che sono caratterizzati da altrettante generose dimensioni e bassa inclinazione sia trasversale che longitudinale.

L'intero sistema si caratterizza per un impianto chiaro e semplice delle percorrenze favorendone la memorizzazione da parte delle utenze con deficit visivo. Ampie aree di sosta sono predisposte ai lati del percorso centrale nord-sud in prossimità degli attraversamenti (in piano) del corsello stradale.



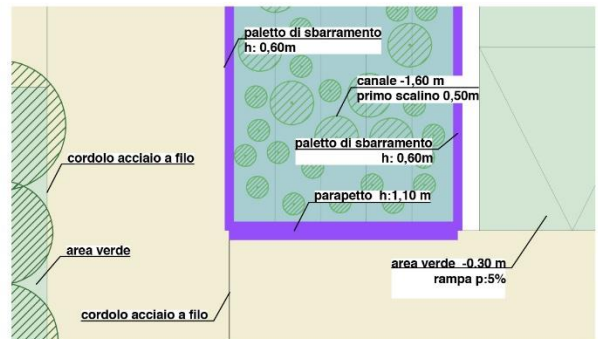


**legenda**

- percorso principale
- percorsi secondari
- tutti i percorsi pavimentati all'interno del parco non presentano dislivelli o salti di quota**
- parapetto con bacchette verticali h:1,10 m
- Paletto di sbarramento in acciaio h: 600 mm con cavo in acciaio
- segnaletica tattile a terra in corrispondenza di attraversamenti pedonali
- mappa tattile in alluminio
- paletto dissuasore h: 0,95 m



**A. attraversamento stradale tipo 1:200**



**B. zoom su percorso centrale 1:200**



### **3.2 MATERIALI, FINITURE E ARREDO URBANO**

I materiali e le finiture impiegati per le pavimentazioni garantiscono un'elevata resistenza nel tempo andando a costituire una superficie non sdruciolevole e perfettamente accessibile da parte di uno tipo di utenza. Le aree ciclopedonali saranno segnalate da un cromatismo chiaro in netto contrasto con quello del corsello stradale e delle aree verdi facilitando la percezione di trovarsi in un luogo sicuro da parte delle persone con ridotte capacità visive.

I tratti in cui dal filo della pavimentazione alle aree verdi è presente un salto di quota maggiore di 50 cm saranno predisposti opportuni parapetti in acciaio. Attorno ai bacini, a titolo di segnalazione e per motivi di sicurezza, sarà predisposto un sistema di sbarramento costituito da paletti in acciaio collegati da un cavo in acciaio inox. Invece, nei punti in cui i sistemi ciclopedonale e carrabile sono alla stessa quota sono previsti paletti dissuasori che insieme alla segnaletica a terra delimiteranno le loro pertinenze.

A livello di arredo urbano, il progetto prevede l'inserimento di diversi dispositivi per lo svago, lo svolgimento di attività ricreative e la sosta. Queste sono disposte in modo tale da essere accessibili a tutti i tipi di utenza così come le sedute.

### **3.3 SEGNALETICA**

A livello di segnaletica, oltre alle normali precauzioni in materia (segnaletica a terra negli attraversamenti e verticale), si prevede la predisposizione di mappe tattili in punti strategici del comparto e più precisamente in corrispondenza degli attraversamenti principali della carreggiata stradale, sul marciapiede ad ovest che connette l'area di progetto al comparto già riqualificato delle Ex Reggiane. Attraverso questi sistemi, sarà possibile orientare le persone non vedenti o ipovedenti nell'accesso al parco e più in generale rispetto alla fruizione dell'area. Inoltre, sempre in prossimità degli attraversamenti, si prevedono inserti nella pavimentazione (tipo Loges) atti a fornire ulteriori indicazioni circa la presenza di eventuali pericoli. Per una disamina di dettaglio circa la predisposizione di questi dispositivi si rimanda all'elaborato grafico concernente gli arredi in progetto.

### **3.4 ILLUMINAZIONE PUBBLICA**

Il sistema in progetto garantisce un'illuminazione uniforme e priva di zone d'ombra su tutti i percorsi e le aree di sosta. L'altezza delle fonti luminose previene l'abbagliamento e consentirà a tutte le utenze di muoversi in sicurezza nelle ore buie sia all'interno che nelle immediate adiacenze del parco.

### **3.5 AREE VERDI**

Il progetto punta a favorire esperienze sensoriali per tutte le utenze, attraverso l'articolazione di un impianto vegetativo variegato e l'inclusione di sistemi d'acqua che favoriscono la biodiversità e il benessere ambientale. Gli spazi verdi includono aree non accessibili, opportunamente separate da zone facilmente accessibili, anche a persone con mobilità ridotta, grazie al collegamento di esse coi percorsi principali attraverso leggere rampe inerbite.

## **4 INDICAZIONE SUI SUCCESSIVI LIVELLI DI PROGETTAZIONE**

---

In fase di redazione del Progetto Esecutivo, fermo restando il completo recepimento di ogni aspetto cogente la normativa a riguardo, sarà opportuno valutare l'inserimento di postazioni di emergenza facilmente accessibili, dotate di telefoni o pulsanti di chiamata d'emergenza a un'altezza accessibile anche a persone in sedia a rotelle. Sarà inoltre opportuno, anche in relazione allo sviluppo di altri progetti adiacenti all'area di intervento verificare, e se necessario, implementare il sistema di segnaletica tattile già previsto.