

ENAC  
Ente Nazionale Aviazione Civile

S.A.C. - SOCIETA' AEROPORTO CATANIA

AMPLIAMENTO E RISTRUTTURAZIONE DELL'AEROSTAZIONE  
PASSEGGERI CATANIA FONTANAROSSA

**ATTIVITA' DI SUPPORTO AL R.U.P.**

TIMBRI E VISTI	Il Progettista Arch. Sebastiano Fulci	Il Responsabile del procedimento Ing. Marcello Pappalardo
	Collaboratori: Arch. Sergio Moscheo Arch. Giuseppe Giunta Arch. Chiara Merola Ing. Saverio Latella Ing. Fabrizio Conti	

**PROGETTO ACCESSIBILITA' PER NON VEDENTI ED IPOVEDENTI  
NELLA NUOVA AEROSTAZIONE FONTANAROSSA DI CATANIA**

RELAZIONE TECNICA

RELAZIONE TECNICA												
DATA	AGGIORNAMENTI		B		SCALA	FILE:						AGG.
						TAV. N°						
04-09-06	A		C			P	E	A	0	1		

## **Relazione Tecnica**

### ***Progetto di interventi atti a favorire la mobilità dei passeggeri non vedenti ed ipovedenti nella nuova aerostazione “Fontanarossa” – Catania***

Il presente progetto intende focalizzare ed illustrare gli interventi necessari per rendere la nuova aerostazione di Catania “Fontanarossa” pienamente accessibile e fruibile, nei suoi servizi, all’utenza non vedente ed ipovedente che intende accedere alla struttura e viaggiare sui vettori di linea in maniera autonoma.

Le indicazioni riportate sono da considerarsi delle soluzioni ottimali che ben rispondono alle necessità di orientamento e mobilità autonoma e assistita dei non vedenti; tuttavia necessitano di alcune considerazioni tecnico- organizzative dell’intera struttura delle quali si darà dettaglio nella presente relazione.

Gli interventi, seguendo un criterio adottato da decenni nella progettazione accessibile degli aeroporti, riguardano le zone aperte al pubblico ed al libero transito di utenze viaggianti e di visitatori, ed escludono quindi le zone “sterili” di imbarco e di accumulo, per le quali però è possibile prevedere in futuro l’esecuzione di interventi mirati ad implementare l’accessibilità e l’autonomia dei non vedenti ed ipovedenti, pur nel rispetto delle disposizioni degli enti e degli ordini di pubblica sicurezza responsabili di queste aree.

#### **Descrizione generale della struttura**

La nuova aerostazione in fase di ultimazione (ubicata in un’area adiacente all’attuale aerostazione in uso) è costituita da un corpo unico su più livelli e da un’annessa torre uffici e servizi.

Il livello inferiore (livello -1) ubicato al di sotto del piano stradale, è escluso dalla progettazione in quanto comprende impianti di servizio, centrali energetiche e termiche.

Al livello stradale (livello 0) è ubicata la zona arrivi e visitatori, oltre ad una galleria di servizi commerciali. Su tale livello convergono i flussi di transito dei voli dei passeggeri nazionali ed internazionali provenienti dalla pista (tramite gli autobus aeroportuali) ed i passeggeri che provengono dai pontili mobili posti a livello superiore (livello +1). Per tale livello sono stati previsti degli interventi nell’area aperta pubblico, ovvero i collegamenti necessari per raggiungere alcuni servizi essenziali e le principali uscite.

Il livello +2 è destinato alla zona partenze, vi sono ubicati i principali servizi aeroportuali (biglietterie, check-in, sala amica, varchi passeggeri, desk informativi) ed altri servizi commerciali (negozi e ristorazione). Anche per questo livello sono previsti degli interventi per favorire l'accessibilità di chi giunge dall'esterno.

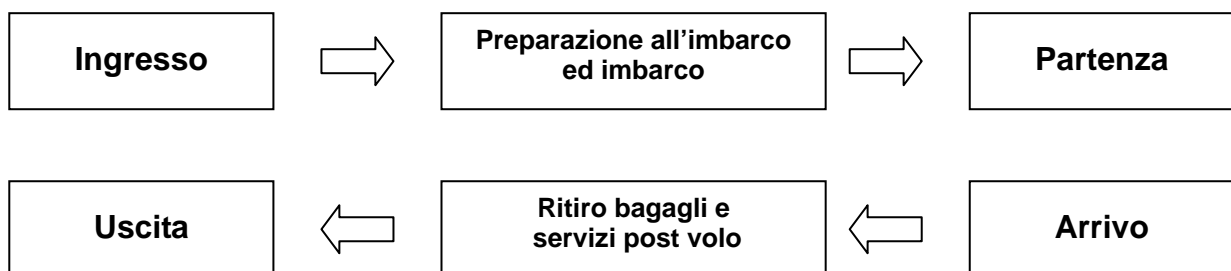
Nel livello +3 è prevista la realizzazione di un locale destinato alla ristorazione, mentre ai livelli superiori sono previsti uffici non accessibili al pubblico, pertanto stati esclusi dalla progettazione.

Nell'area esterna sono ubicati gli stalli di sosta per taxi, autovetture ministeriali e delle forze armate, stalli di fermata per autobus urbani, extraurbani e turistici ed in posizione decentrata i parcheggi per disabili, i capolinea degli autobus ed i parcheggi per le autovetture private. Il progetto prevede la possibilità per non vedenti ed ipovedenti di raggiungere alcuni di questi servizi.

### **Determinazione dei servizi aeroportuali da rendere accessibili**

Il requisito essenziale di un aeroporto accessibile ad un'utenza non vedente ed ipovedente è mettere tale utenza in grado di poter accedere alla struttura, provvedere all'imbarco e, per chi arriva da altra località, una volta atterrato, è ritirare il proprio bagaglio e poter uscire dall'aerostazione.

Lo schema sotto riportato riassume essenzialmente questo concetto:



Sulla base di questo schema è stato predisposto uno sviluppo in dettaglio delle singole voci, individuando per ciascuna di esse i servizi essenziali dell'aerostazione di Catania "Fontanarossa" da rendere accessibili in autonomia o tramite assistenza aeroportuale, ed altri interventi che possano rendersi necessari allo scopo.

### **Ingresso:**

- Punti fissi di fermata mezzi pubblici e privati per la discesa dei passeggeri non vedenti/ipovedenti;
- Ingressi della struttura;

### **Preparazione all'imbarco ed imbarco:**

- Servizi accessibili in autonomia: sala amica, ascensori, scale, bar del livello 3.
- Servizi accessibili mediante assistenza: check-in, controllo passeggeri, operazioni di imbarco, trasferimento sino al vettore.

In questo progetto non è stato previsto il raggiungimento degli esercizi commerciali, che potranno rientrare successivamente in un progetto di accessibilità totale della struttura. Per motivi di sicurezza si è ritenuto opportuno evitare l'uso delle scale mobili all'utenza non vedente ed ipovedente.

### **Ritiro bagagli e servizi post-volo**

- Servizi accessibili mediante assistenza: trasferimento dal vettore all'aerostazione, ritiro bagagli, controllo documenti (voli internazionali).
- Servizi accessibili in autonomia: bar, servizi igienici, infermeria, informazioni, area di incontro con accompagnatori.

Come già detto, non è stato previsto il raggiungimento degli esercizi commerciali.

### **Uscita**

- Chiamata taxi
- Capolinea autobus urbani ed extraurbani

Non sono stati previsti collegamenti con i posti auto per disabili.

Tipologia e natura degli interventi

Gli interventi previsti e progettati si possono distinguere nei seguenti generi:

### **Realizzazione dei percorsi tattili a pavimento**

Una speciale pavimentazione in gomma di nuova concezione rispetto a quelle esistenti, permetterà ai non vedenti ed agli ipovedenti di raggiungere agevolmente ed in piena autonomia i principali servizi presenti all'interno

dell'aeroporto. La pavimentazione prevista in progetto utilizza un codice tattile che, risultato di studi congiunti con le associazioni di categoria, ottimizza le capacità di non vedenti ed ipovedenti nell'orientarsi autonomamente.

Il nuovo codice tattile si compone di un profilo sinusoidale che esercita sul piede una continua ma non sgradevole sensazione di "non riposo", che permette all'utente di percepire costantemente il senso di marcia e i cambi di direzione. Il profilo è stato ampiamente testato su diversi soggetti e con diverse tipologie di calzature, riscontrando sempre un elevato grado di percezione. A differenza di realizzazioni esistenti in altre parti d'Italia, questa segnaletica si compone solamente di due tipi di "textures" del profilo, la sinusoide e le semisfere, riducendo così il numero di codici e segnali da memorizzare. Le varie combinazioni delle due, costituiscono i codici della pavimentazione, ovvero:

- Direzione rettilinea (profilo sinusoidale longitudinale)
- Svolta a 90° (profilo sinusoidale curvato)
- Incrocio a 2 vie (profilo sinusoidale curvato)
- Incrocio a 3 vie (profilo sinusoidale curvato)
- Attenzione/Servizio (profilo sinusoidale trasversale)
- Pericolo invalicabile (semisfere)

L'altezza dei profili sinusoidali è nettamente più accentuata di tutte le pavimentazioni esistenti proprio per favorire una maggiore percezione tattile, tuttavia è bene precisare che essa non costituisce né un pericolo né un ostacolo d'inciampo per il resto dell'utenza.

Tale pavimentazione, all'interno dell'aerostazione, verrà collocata nella versione in gomma ad alta resistenza al calpestio ed all'usura. Sarà applicata al pavimento esistente mediante collante ad alta tenuta, previa preparazione delle superfici, mentre negli spazi all'aperto verrà collocato lo stesso codice ma in pietra lavica ad alto spessore, perfettamente carrabile, ed incassata nella pavimentazione esistente tagliata a misura.

Al fine di consentire anche agli ipovedenti una ottimale percezione del percorso tattile la pavimentazione interna verrà realizzata in una tinta di colore fortemente contrastante con la pavimentazione esistente. Si prevede uno sviluppo complessivo di 444 mt. lineari per i percorsi interni e di 332 mt. lineari

per i percorsi esterni, oltre ai pezzi speciali necessari per la segnalazione di svolte, incroci, servizi.

### **Collocazione di mappe tattili lungo i percorsi**

Le mappe verranno poste lungo i percorsi, in special modo in corrispondenza di incroci e di altri servizi. Le mappe avranno una dimensione massima di cm 70x50 e saranno collocate su dei piedistalli in metallo cromato. Verranno realizzate con colori ad alto contrasto, corredate di diciture in Braille per non vedenti ed a caratteri ingranditi per ipovedenti. Per alcune di esse è prevista una implementazione successiva con un impianto audio che aiuti il non vedente nella lettura della mappa e nella interpretazione dei segnali. In considerazione delle dimensioni della struttura e dello sviluppo dei percorsi sono state previste n°.16 mappe tattili, 4 delle quali poste all'esterno.

### **Didascalie e targhe in Braille ed a caratteri ingranditi**

In corrispondenza di servizi vari, ascensori e servizi igienici, è stata prevista la collocazione a parete di piccole targhe (dimensioni massime cm. 30x30) riportanti piccole planimetrie o altre indicazioni utili. Nella fase di progettazione sono state previste n°. 7 targhe, ma non si esclude che successivamente si possa rendere necessario incrementare questo numero per aumentare le segnalazioni e migliorare di conseguenza l'accessibilità della struttura.

Strisce adesive ad alto contrasto cromatico per superfici vetrate

Al fine di garantire all'utenza ipovedente un buon grado di sicurezza negli spostamenti, si rende necessario dotare le superfici vetrate trasparenti, prossime alle zone di transito, e tutte le porte vetrate di strisce adesive o altri elementi ad alto contrasto cromatico, posti ad una altezza compresa tra 150 e 170 cm., in modo da risultare immediatamente visibili.

### **Tempi di realizzazione**

I tempi di realizzazione degli interventi, sono da calcolarsi in massimo 75 giorni lavorativi dalla data di stipula del contratto; l'articolazione dei lavori è riscontrabile nel cronoprogramma allegato al progetto.

### **Quadro economico dell'opera**

L'importo complessivo dei lavori è pari a € 150.000,00 così suddivisi:

A – Sommano	Euro	140.000,00
A1 – Importo lavori soggetti a ribasso d'asta	Euro	135.527,59
A2 – Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso	Euro	4.472,41
B – Somme a disposizione dell'Amministrazione		
B.1 Imprevisti	Euro	7.000,00
B.2 Pubblicazioni e contratti	Euro	3.000,00
Totale somme a disposizione	Euro	10.000,00
Importo complessivo dei lavori (A + B)	Euro	150.000,00