

VENEZIA ad occhi chiusi

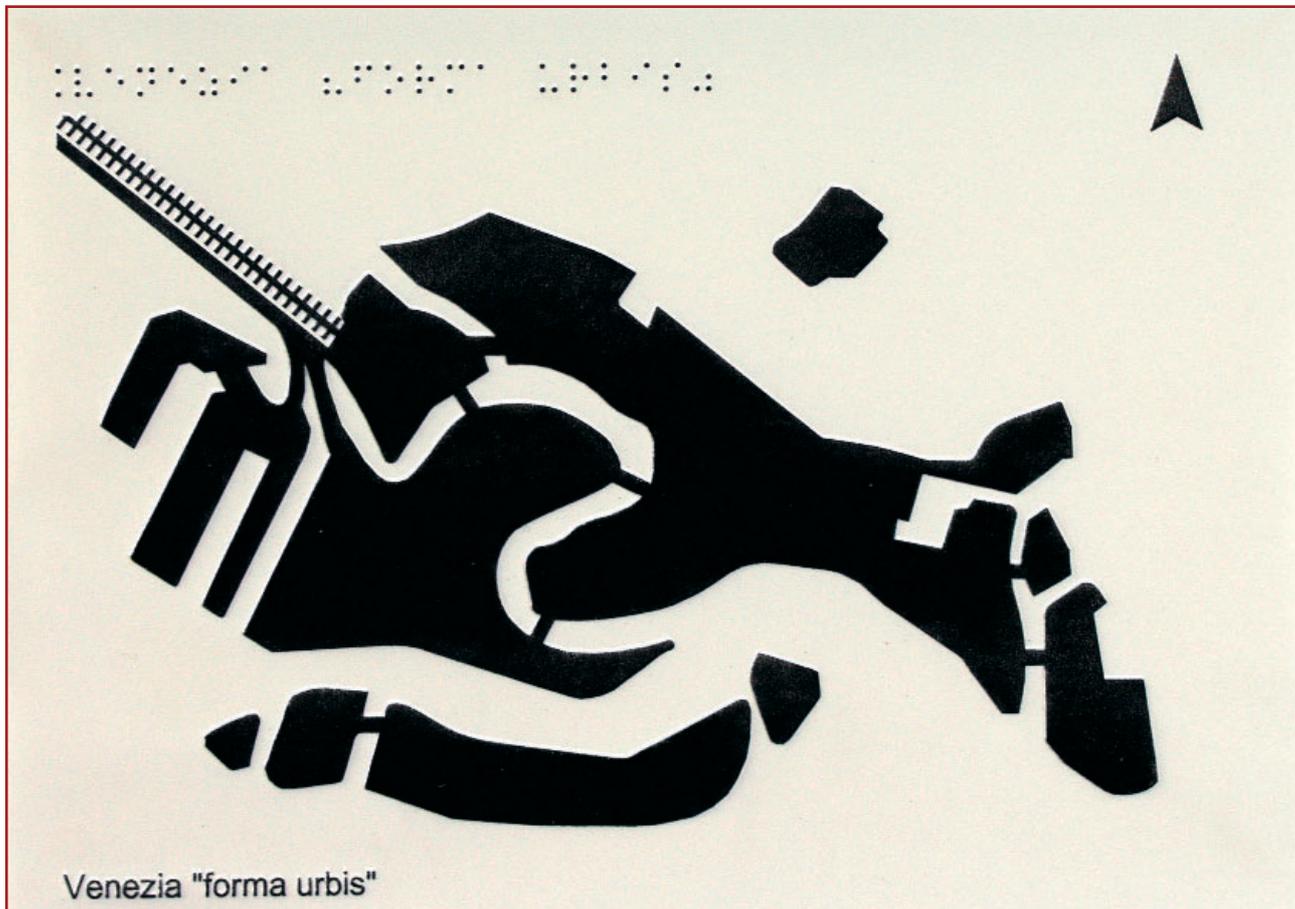
di Lucia Baracco
e Laura Borghero

Città d'acqua unica al mondo, **Venezia è speciale**, sia dal punto di vista monumentale e ambientale, che dal punto di vista morfologico: le isole che la compongono, collegate tra loro da centinaia di ponti, la rendono l'unico centro storico completamente **privo di traffico automobilistico**. Queste caratteristiche, se ostacolano la mobilità delle persone con ridotta capacità motoria, resa possibile solo attraverso il sistema di trasporto pubblico, la rendono invece una **città facile** e "amichevole" per le persone con **disabilità visiva**.

Ciechi ed ipovedenti possono infatti spostarsi senza eccessiva difficoltà e con un grado di sicurezza più soddisfacente di quello riscontrabile nelle altre città italiane.

Le riflessioni che seguono riguardano solo il centro storico e le isole non interessate dal traffico automobilistico, ed illustrano i criteri e le modalità di intervento adottati dall'Amministrazione comunale per rendere più sicura la mobilità e per favorire l'orientamento delle persone cieche o ipovedenti, siano esse residenti, pendolari o turisti.

A Venezia i residenti non vedenti non sono numerosi, né sono numerosi i turisti ciechi



che visitano la città completamente da soli. Maggiore invece è il numero di **pendolari ciechi** che ogni giorno, per ragioni di studio o di lavoro, raggiungono e percorrono la città, utilizzando il cane guida o il bastone bianco. Sono inoltre sicuramente più numerose e in continua crescita, anche se meno riconoscibili, le **persone ipovedenti** che quotidianamente vivono la città.

UNA CITTÀ VIVIBILE

Per il pedone Venezia rappresenta dunque un **contesto urbano molto vivibile**: non esistono incroci pericolosi, strade rumorose da attraversare, rotatorie, marciapiedi stretti, né auto parcheggiate selvaggiamente, motorini e biciclette che non rispettano le regole della circolazione stradale.

Ma Venezia è una realtà particolare anche dal punto di vista acustico, tattile, cinestesico, topologico: le pareti delle strette **calli** e degli edifici che si affacciano sulle rive, le voci, il rumore di passi, gli odori, le correnti d'aria, diventano **riferimenti**, più nitidi che in altre città. Queste considerazioni, valide per chiunque conosca Venezia, sono ancor più significative se riferite al pedone non vedente, ipovedente o anziano che qui può **muoversi con una certa sicurezza** e godere dei molti vantaggi che la città offre. La maggior parte dei servizi è raggiungibile a piedi in quasi totale autonomia, ed è agevole lo svolgimento delle diverse azioni della vita quotidiana: andare a lavorare, passeggiare, fare la spesa, andare al cinema o a teatro.

I PROBLEMI DI MOBILITÀ

In questo contesto favorevole le persone con disabilità visiva possono comunque incontrare delle **criticità**, alcune delle quali comuni a tutte le città, altre **tipicamente veneziane**. In primo luogo ricordiamo gli ostacoli lungo i percorsi. Sono sicuramente fonti di pericolo comuni ad ogni altra realtà urbana le sconessioni della

TORNIAMO NELLA CITTÀ LAGUNARE PER SCOPRIRE QUALI SONO GLI OSTACOLI CHE LIMITANO LA MOBILITÀ DELLE PERSONE CON DISABILITÀ VISIVE NEL CENTRO STORICO E LE MISURE ATTUATE PER SUPERARLI.



Le passerelle per l'acqua alta

Stazionano accatastate per molti mesi all'anno in attesa di essere utilizzate nei giorni di "acqua alta". È importante che nel posizionarle si tenga conto non solo della possibilità di individuarle con il bastone bianco, ma anche dello spazio residuo sulla riva che deve permettere il passaggio agevole e in sicurezza della persona disabile.

pavimentazione e i manufatti mal collocati lungo i percorsi: cassonetti della spazzatura, espositori, cabine telefoniche "a fungo", insegne pubblicitarie, tendalini dei negozi posti ad un'altezza impropria, cornicioni sporgenti, improvvise depressioni non segnalate, cantieri non o mal segnalati, ecc. Ostacoli tipicamente veneziani, invece, sono le **passerelle per l'acqua alta** che stazionano per molti mesi all'anno lungo le calli e le fondamenta.

In tutti questi casi la soluzione, per attenuare o eliminare il pericolo, è quella di individuare semplici accorgimenti che permettano la **rilevazione dell'ostacolo** con il bastone bianco.

LE FONTI DI PERICOLO

La fonte di pericolo più importante a Venezia per il non vedente, però, è rappresentata dal **rischio di caduta in acqua**, sia al termine delle numerosissime calli senza sbocco, quelle cioè che finiscono sull'acqua, sia



Calle che finisce sull'acqua

Nelle calli senza sbocco il non vedente può trovarsi improvvisamente in prossimità della "depressione", senza avere il tempo di evitare il pericolo di caduta in acqua. Ma tale rischio può esserci per tutti nel caso di acqua alta o di scarsa luminosità (nella foto Calle Bernardo).



Rivetta non protetta

Se la persona non vedente, percorrendo la calle, utilizza il riferimento della parete sinistra è certa di imboccare il ponte, altrimenti, se mantiene il lato destro o cammina al centro, può incontrare senza alcun preavviso la depressione rischiando così di cadere in acqua (in foto Campiello San Rocco).

nelle altrettanto numerose **rivette** (brevi tratti di riva, solitamente adiacenti ai ponti, utilizzati per il carico-scarico delle merci) non protette.

Per quanto riguarda, invece, le persone ipovedenti, la maggior fonte di pericolo a Venezia è rappresentata dai **ponti non leggibili**. Ci si riferisce in particolare ai ponti in legno, in cui l'utilizzo di materiali cromaticamente omogenei rende difficile la percezione dei singoli gradini ed incerta la deambulazione.

Fortunatamente la maggior parte dei **ponti veneziani** è in pietra, e testimonia l'uso intelligente e ancor oggi molto efficace di materiali tradizionali: l'uso per ogni pedata della **bianchissima pietra d'Istria**, per marcare il gradino, alternata alla trachite o ad altri materiali costruttivi molto più scuri, rendono infatti molto leggibile la struttura del ponte e quindi più agevole la loro percorribilità anche in situazioni di scarsa visibilità.

I PROBLEMI DI ORIENTAMENTO

Il visitatore occasionale passeggiando per Venezia può incontrare difficoltà ad orientarsi e aver la sensazione di muoversi in un piccolo labirinto fatto di calli, campi e canali, ma per chi vive la città e sa riconoscere i segnali che essa offre in ogni angolo non è così. Queste considerazioni valgono ancor di più per le persone cieche che risiedono in città, ma queste, pur riuscendo a orientarsi tra calli e campi, possono incontrare **difficoltà nell'individuare gli approdi** dei vaporetti o i **ponti**, se posti lateralmente rispetto alla direzione di marcia e in rive non protette. In questi casi, infatti, si troverebbero costretti a percorrere il lato esterno delle

rive alla ricerca del ponte o dell'approdo, esponendosi maggiormente al rischio di incontrare depressioni improvvise e quindi di cadere in acqua.

LE POSSIBILI SOLUZIONI

Venezia come già accennato è una città turistica con un bacino di utenza di gran lunga superiore a quello di altri centri di pari dimensioni. Affrontare il tema dell'accessibilità dei percorsi pubblici significa dover coniugare le **esigenze di salvaguardia del patrimonio culturale e artistico** con quelle di garantire il diritto di accessibilità e di sicurezza a ogni cittadino.

In particolare, il lavoro svolto negli ultimi anni dall'Amministrazione comunale per dare risposte anche alle esigenze delle persone con disabilità visiva, ha portato all'individuazione di due principali categorie d'intervento: **garantire la sicurezza**, eliminando le situazioni di pericolo; e **favorire l'orientamento**.

In entrambe i casi le soluzioni proposte **privilegiano l'utilizzo di elementi naturali** e, solo dove ciò non sia possibile, prevedono l'utilizzo di **segnalazioni tattili** sul piano di calpestio.

Per quanto riguarda queste ultime, accogliendo le indicazioni della Commissione Autonomia dell'Unione Italiana Ciechi, pubblicate nel numero speciale del Corriere dei Ciechi del dicembre 2000, "Progettare per l'autonomia", si è scelto di utilizzare due soli codici tattili: il **codice di direzione**, costituito da linee parallele a rilievo, nelle situazioni in cui sia necessario individuare un manufatto; e il **codice di attenzione**,



Soluzione proposta

Laddove sia necessario l'utilizzo della rivetta per il carico-scarico delle merci, si prevede il ripristino delle originali chiusure in ghisa, o in ferro, in modalità mobile.

In questi casi è prevista anche la posa di una pavimentazione tattile (codice di attenzione) che allerti nel caso in cui il cancelletto venga lasciato inavvertitamente aperto.

costituito da cupolette/semisfere a rilievo, per segnalare situazioni di pericolo.

Ogni azione dell'ufficio Eliminazione Barriere Architettoniche comunale è stata improntata ad un costante **confronto con l'utenza**, che è stata coinvolta direttamente non solo nella sperimentazione e validazione delle pavimentazioni tattili, ma anche nelle fasi di programmazione e progettazione degli interventi.

Altrettanta attenzione è stata posta al rapporto con la **Soprintendenza** veneziana, con la quale si è avviato un proficuo confronto sui temi della salvaguardia della città e dell'accessibilità urbana.

GARANTIRE LA SICUREZZA

Per permettere alla persona non vedente di percepire con il bastone bianco la **fine della calle** in tempo utile ad evitare il pericolo di caduta in acqua, sono state individuate tre possibili soluzioni, qui di seguito indicate nell'ordine di priorità:

il ripristino, dove esistano tracce che ne testimonino la preesistenza, delle originali **chiusure in ghisa**, o dei cancelletti in ferro, in **modalità fissa**;

laddove invece sia necessario l'utilizzo della rivetta per il carico-scarico delle merci, o per ragioni di sicurezza, il ripristino, dove esistano tracce che ne testimonino la preesistenza, delle **originali chiusure**, in **modalità mobile**. In questo caso è prevista anche la posa di una pavimentazione tattile (con codice di attenzione/pericolo), che allerti la persona non vedente nel caso in cui la chiusura venga lasciata inavvertitamente aperta; nelle situazioni, infine, in cui non sia possibile il ripristino delle vecchie chiusure (per ragioni di sicurezza o altro), si prevede la



posa, nell'imminenza della depressione del percorso, di una fascia di **pavimentazione tattile** (con codice di attenzione/pericolo), per tutta la larghezza della calle o della rivetta.

L'obbligo derivante dalla legislazione speciale per Venezia di utilizzare nel centro storico unicamente **materiali costruttivi tradizionali** non consente di utilizzare pavimentazioni con colori diversi e contrastati rispetto all'intorno in cui esse vengono inserite.

Per garantire una maggiore sicurezza alle persone ipovedenti nel **superamento dei ponti in legno** è stata invece individuata una semplice soluzione atta a migliorarne la loro leggibilità, attraverso la posa di un **"marca-gradino"** in materiale antisdrucchiolo e sufficientemente contrastato rispetto al resto della pedata.

Questo non vale solo per le persone ipovedenti ma anche per la maggior parte delle persone anziane, o non perfettamente vedenti.

Antiche chiusure

Il rischio di cadere in acqua è un problema antico: i veneziani avevano provveduto a proteggere le calli che finiscono sull'acqua e le piccole rive adiacenti ai ponti con chiusure fisse o mobili. Molti sono i cancelletti ancora esistenti, alcuni dei quali qualitativamente molto apprezzabili (in foto Campo S. Stefano).



Ponte dell'Accademia

I ponti in legno sono difficilmente decifrabili come struttura. In discesa l'assenza di un marca-gradino crea un effetto "piano continuo". Chi vede poco prova un forte disagio e insicurezza nella deambulazione.



Soluzione proposta

Un semplicissimo marca-gradino, in materiale antisdrucchiolo e contrastato rispetto alla pedata, rende immediatamente più leggibile e sicura la percorribilità del ponte (in foto il ponte ai Tre ponti).



Come individuare un ponte

Può diventare difficile individuare un ponte se questo è posto lateralmente rispetto alla direzione di marcia e in rive non protette da parapetti o muretti (in foto fondamenta Misericordia).



Soluzione proposta

Solo in assenza di qualunque altro riferimento naturale, si propone di posare perpendicolarmente e in asse al ponte una pavimentazione tattile di intercettazione.

FAVORIRE L'ORIENTAMENTO

Accanto all'intervento per rendere più sicura la mobilità l'Amministrazione comunale ha cercato di affrontare un altro aspetto problematico segnalato dall'utenza: la difficoltà nell'individuare, senza correre il pericolo di cadere in acqua, i ponti o gli imbarcaderi posti **lateralmente alla direzione di marcia**. Anche in questo caso si è scelto di intervenire con le pavimentazioni tattili solo laddove non esistano altri elementi naturali che possano fungere da riferimento e solo sui percorsi ritenuti prioritari.

COMUNICARE L'ACCESSIBILITÀ

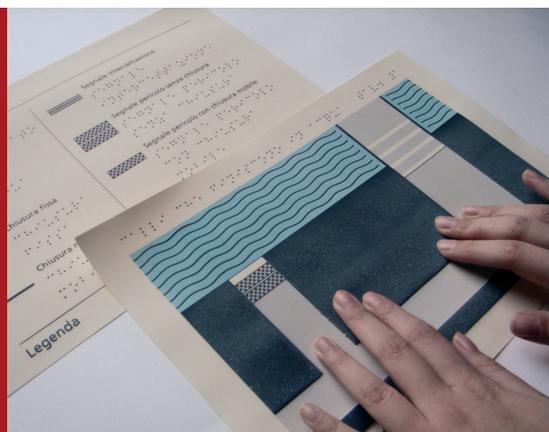
Altro aspetto importante che ha caratterizzato gli sforzi per rendere la città più accessibile è l'**impegno nella comunicazione**,

o meglio nel considerare la comunicazione parte integrante della politica di eliminazione delle barriere architettoniche e percettive. Ogni intervento realizzato infatti è stato comunicato all'utenza anche attraverso **mappe leggibili al tatto**. L'utilizzo di mappe tattili è diventato invece, nei casi di interventi su spazi urbani particolarmente complessi, un vero e proprio strumento di comunicazione integrativo delle **opere da realizzare** e strumento per favorire l'orientamento.

Altre mappe, descrittive della particolare morfologia urbana, sono infine state predisposte, e rese scaricabili dal sito dal **Progetto Lettura Agevolata** (www.letturagevolata.it), per quanti vorranno conoscere la città.

Le mappe tattili

Sono state predisposte alcune tavole tattili descrittive degli interventi da realizzare. Le mappe sono state pensate per l'esplorazione tattile e realizzate con carta a "microcapsule".



LE AUTRICI

Lucia Baracco è responsabile del Progetto Lettura Agevolata e componente della Commissione EBA (Eliminazione Barriere Architettoniche) del Comune di Venezia.

Laura Borghero è tecnico della riabilitazione di Orientamento e Mobilità (ANIOM&AP) nonché consulente EBA.