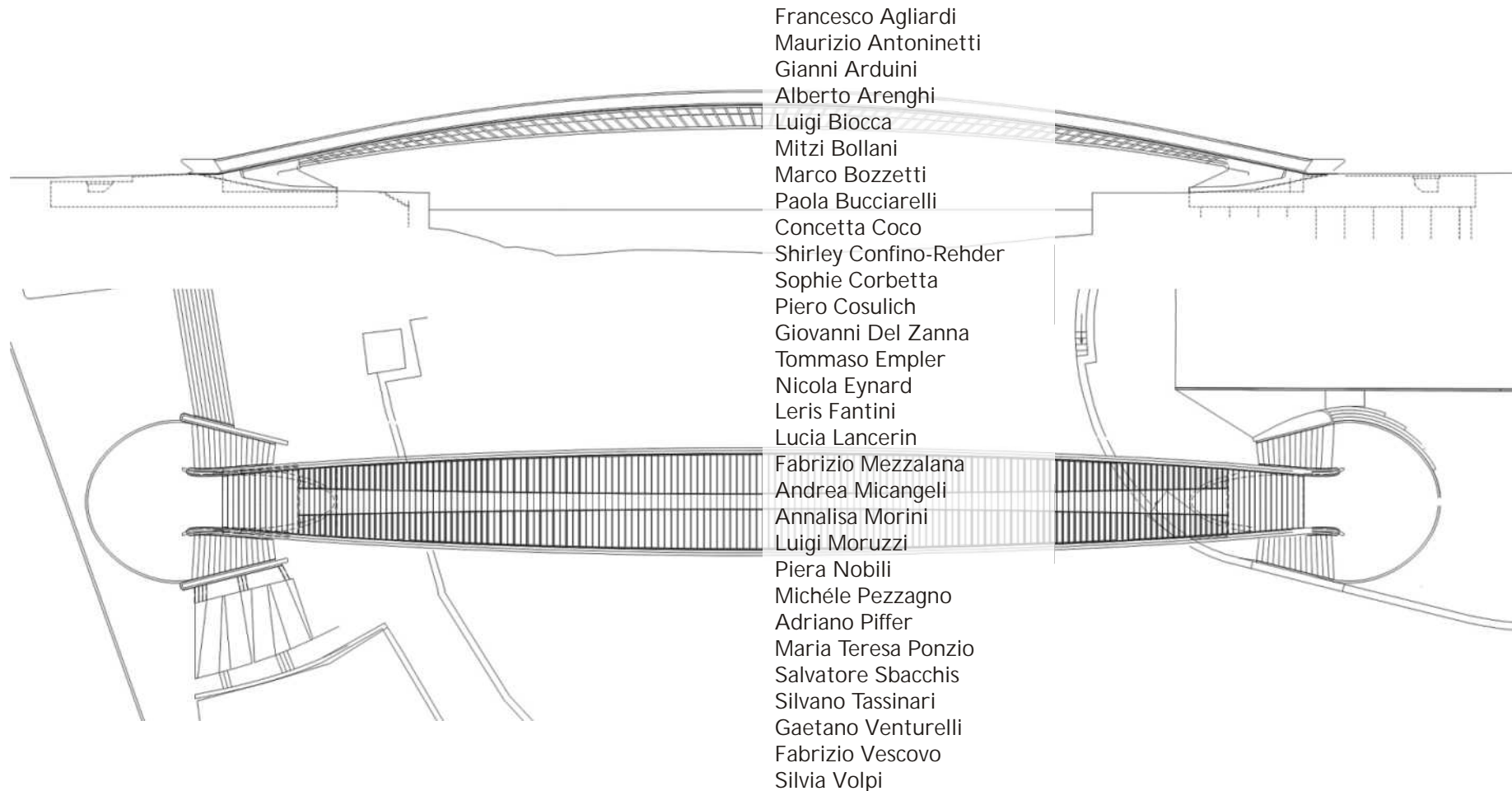


# Spunti e idee per l'Accessibilità del Ponte di Calatrava a Venezia

---



## Spunti e idee per l'Accessibilità del "ponte di Calatrava"

### Premessa

Il documento Il presente documento è stato redatto da un gruppo di tecnici per conto del portale SuperAbile.it e delle federazioni F.I.S.H. e F.A.N.D. che, in occasione dell'incontro svoltosi lo scorso 9 gennaio a Venezia, hanno raccolto l'invito del Sindaco a presentare delle proposte per l'accessibilità del "ponte di Calatrava" alternative a quella attualmente ipotizzata

Gli autori I progettisti che hanno redatto il presente documento appartengono al gruppo dei firmatari dell'appello "Fermate il ponte di Calatrava".

Gli obiettivi Pur convinti che la piena accessibilità del ponte possa avvenire solo con un ripensamento *in toto* del progetto, i firmatari del presente documento hanno accettato l'invito di SuperAbile.it e delle Federazioni ad individuare possibili soluzioni alternative per l'accessibilità della struttura in essere - che è già stata progettata, approvata, appaltata e di cui sono in corso i lavori

Poiché lo scopo della protesta intrapresa (e di questo documento) non è quello di non far costruire l'opera - fallimento che potrebbe venire facilmente imputato alla 'miopia' delle associazioni rappresentanti le persone disabili - ma quello di renderla accessibile, è stata accolta la proposta di offrire un contributo costruttivo per garantire un livello di accessibilità più elevato di quello proposto attualmente.

Il progetto di Calatrava Il presente documento - redatto nella consapevolezza delle regole deontologiche e della correttezza professionale - contiene osservazioni, spunti e idee tese a costruire

un'accessibilità che - nei limiti di un progetto già definito - sappia andare al di là della soluzione "servoscala". Solo la creatività e la capacità dell'architetto Santiago Calatrava, unite alla conoscenza tecnica e di dettaglio dell'opera, potranno portare alla migliore soluzione al problema.

### Aspetti culturali

Capiamo che la scelta di costruire un nuovo ponte per Venezia, progettato da un architetto della levatura di Santiago Calatrava, sia un atto coraggioso, suggestivo e augurabile sotto il profilo della cultura storica, urbanistica e architettonica, "*un'occasione di riscatto*" - come sottolineato dallo stesso Sindaco Paolo Costa - "*il segno che la città è pronta a innovare, è pronta ad arricchire nella qualità della sua forma, accogliendo i segni del bello del XXI secolo*".

Ma proprio sulla base di queste convinzioni - che condividiamo - pensiamo che tutti i cittadini - indipendentemente dalle proprie caratteristiche fisiche, sensoriali e cognitive - debbano poter fruire appieno di nuove architetture e nuovi spazi, in linea anche con quanto sancito da anni a livello nazionale e internazionale sul piano politico, giuridico e socio-culturale (tra i numerosi documenti, ci si riferisce, in particolare: alla Dichiarazione dei Diritti Umani, al Trattato di Amsterdam, alla Dichiarazione di Madrid, alle normative e direttive anti-discriminatorie adottate livello europeo, alla normativa nazionale per il superamento delle barriere architettoniche e non ultima - alla Carta europea dei diritti dell'uomo nella città sottoscritta dalla Città di Venezia).

Riteniamo, a maggior ragione, che questo principio debba essere garantito per una struttura *pedonale* come il "ponte di Calatrava", che vuole essere elemento di connessione, di incontro, di scambio e di sosta di persone - quindi di punti di vista, culture, opinioni diverse.

Il nostro intento non è quello di privare Venezia dell'opportunità di realizzare un'opera di grande rilevanza, bensì quello di evitare che proprio il simbolo di questa rinnovata modernità diventi occasione di esclusione.

Desideriamo che esso si trasformi in un chiaro segno della cultura progettuale del Terzo Millennio, un esempio che faccia dell'accessibilità e dell'inclusione i propri fondamentali principi ispiratori. Ma se verrà costruito come fino ad oggi ipotizzato, questo 'ponte del nuovo millennio' diventerà un'opera inutilmente discriminatoria, che soltanto idealmente sarà legata al tempo storico in cui viviamo: uno sforzo che mai renderà piena ragione di una volontà politica e tecnico-progettuale.

Riteniamo che l'Accessibilità debba essere considerata un criterio, un parametro imprescindibile di progettazione fin dalle prime intuizioni del progettista, come richiesto anche dalla normativa stessa. Adottare questa concettualità permette di dare corpo a quella 'cultura dell'integrazione' (o meglio 'dell'inclusione') da anni sostenuta e praticata a livello nazionale, europeo ed extraeuropeo.

Risulta quindi paradossale che nel 2003 (Anno Europeo delle Persone con Disabilità), in Italia (attualmente il Paese con il maggior numero di anziani), a Venezia (città prettamente pedonale, patrimonio mondiale), un architetto contemporaneo della levatura di Santiago Calatrava (che altrove ha dimostrato di saper brillantemente realizzare la piena accessibilità) realizzi un'opera inaccessibile, tanto esteticamente apprezzabile quanto anacronistica sotto il versante socio-culturale, oltre che inaccettabile dal punto di vista normativo.

NO alla "soluzione vaporetto"

Ribadiamo con ferma convinzione il fatto che il vaporetto non possa in alcun modo essere una soluzione accettabile, perché è necessario garantire la fruibilità del ponte stesso.

È infatti l'opera in sé che deve essere accessibile in quanto spazio, architettura, monumento, opera d'arte vissuta dai cittadini. Il vaporetto non può essere considerato - in termini normativi - una "soluzione alternativa" poiché è evidente, come indicato dalla norma stessa, che la soluzione di progetto possa individuare soluzioni alternative rispetto alle prescrizioni, ma non che il progetto possa trovare fuori del suo ambito (in questo caso in un

servizio) le soluzioni per l'accessibilità.

NO alla "soluzione servoscala"

L'installazione del servoscala non soddisfa l'accessibilità né sul piano funzionale né su quello normativo. L'utilizzo del servoscala si configura infatti inequivocabilmente come un intervento di adeguamento di un'opera pubblica di nuova realizzazione (e quindi come una palese violazione delle leggi vigenti per il superamento delle barriere architettoniche).

Negli spazi pubblici, il servoscala non assicura un livello di accessibilità soddisfacente e 'diffuso'. Il suo utilizzo è limitato alle persone disabili in carrozzina e non è in grado di fornire soluzioni sicure ai problemi di accessibilità. Inoltre, nel caso del ponte in oggetto, la considerevole lunghezza del percorso e la presenza di un elevato numero di gradini con alzate e pedate variabili, faticose e fonte di pericolo, possono creare un ostacolo per persone con problemi motori, visivi e di affaticamento.

Negli spazi pubblici, il servoscala risulta stigmatizzante ed emarginante sotto il profilo psicologico, esponendo e sottolineando inutilmente la condizione di disabilità delle persone che sono costrette ad utilizzarlo.

Inoltre (come Venezia ha già avuto modo di sperimentare), presenta gravi limiti sotto il profilo tecnico che lo rendono uno strumento inefficace all'atto pratico: lentezza di marcia, marcia a "uomo presente", guasti e necessità di frequente manutenzione, non vengono risolti operativamente (se non con l'espedito dell'occultamento del meccanismo in un vano sotterraneo).

Ulteriori osservazioni

Avendo avuto modo di valutare i disegni di progetto, ci sembra opportuno in questa sede riportare ulteriori osservazioni in merito all'accessibilità, alla sicurezza e alla praticabilità del ponte.

- La scelta di una struttura 'ad arco' ha inevitabilmente comportato la creazione di scalinate caratterizzate da gradini con pedate di lunghezza variabile. Questo particolare rende il percorso potenzialmente più pericoloso - soprattutto in caso di affollamento,

quando si riduce la possibilità di vedere le parti terminali delle pedate - rispetto ad una scala con gradini dalle dimensioni regolari e con adeguati ripiani di sosta

- Permangono forti perplessità in merito alla possibilità di rendere le pedate, in particolare quelle inclinate in vetro strutturale, percepibili in sicurezza ed adeguatamente antiscivolo (il problema dello scivolamento sui gradini viene, tra l'altro, amplificato nel caso delle pedate più lunghe)
- La sistemazione curvilinea degli spazi antistanti alle due testate del ponte potrebbe portare a problemi di orientamento e mobilità soprattutto alle persone con problemi visivi
- Stante la larghezza del ponte, la presenza di solo due mancorrenti, peraltro difficilmente utilizzabili in situazioni (normali per Venezia) di affollamento, suggeriscono la presenza di un mancorrente centrale (come per altro previsto dalla norma per larghezze superiori a sei metri)
- L'uso combinato del vetro e della pietra d'Istria per la pavimentazione del ponte non sembra garantire un contrasto e un livello di saturazione dei colori in grado di rendere possibile la 'lettura' della rampa da parte di chi ha una minorazione visiva, anche lieve, e in situazioni di ridotta visibilità (notte, nebbia, pioggia...).
- I problemi legati alla percezione dei gradini, particolarmente evidenti in fase di discesa, saranno ulteriormente accentuati durante le ore notturne, a causa dell'illuminazione prevista sotto la trasparenza dei gradini in vetro (dal basso verso l'alto).

È quindi chiaro che, accanto alla realizzazione di una soluzione in grado di rendere accessibile l'opera ai disabili motori, si dovranno prevedere opportuni accorgimenti in grado di rendere il ponte fruibile in autonomia e in sicurezza anche alle persone con disabilità visive, limitando la pericolosità

nei confronti di qualsiasi tipo di utenza.

## Idee e proposte

Posto che:

1. la piena accessibilità, il comfort e la sicurezza per tutti i potenziali utilizzatori della struttura non possano essere ottenuti se non attraverso un totale ripensamento del progetto del ponte che rispetti tutte le specifiche contemplate dalle leggi attualmente in vigore e sia impostato secondo logiche di tipo inclusivo.
2. l'unica strada concreta e praticabile per conciliare gli obiettivi di accessibilità con la volontà di dare seguito al progetto appaltato resta quella della ricerca di una soluzione alternativa al servoscala, che garantisca un livello di accessibilità più elevato di quello proposto attualmente
3. l'accessibilità ottenuta con una soluzione da attuarsi 'in corso d'opera' non sarà mai comparabile con quella che si sarebbe potuta raggiungere ripensando il progetto *ex-novo*
4. qualsiasi proposta attuata rispetto ad un progetto già elaborato è chiaramente difficoltosa:

si allegano alcune idee progettuali da approfondire e sviluppare, percorribili per la definizione di soluzioni rispettose delle norme vigenti in materia di accessibilità e non discriminazione.

Ovviamente, al di là degli spunti offerti in questo documento, la possibilità di trovare una soluzione valida da adottare non può che essere affidata a Santiago Calatrava che è il progettista dell'opera.

Gli spunti e le idee proposti indicano delle strade percorribili per migliorare l'accessibilità del ponte, anche se - come è evidente - devono essere risolti alcuni aspetti problematici, ma rappresentano, a nostro avviso, l'unica soluzione possibile rispetto all'alternativa tra il rifacimento del progetto e la realizzazione di un'opera fuori norma.

Si suggerisce infine di sottoporre la soluzione finale al parere della Commissione Permanente presso il Ministero dei Lavori Pubblici, istituita ai sensi dell'art. 12 del D.M. 236/89 (come previsto anche dall'art. 22 del D.P.R. 503/96).