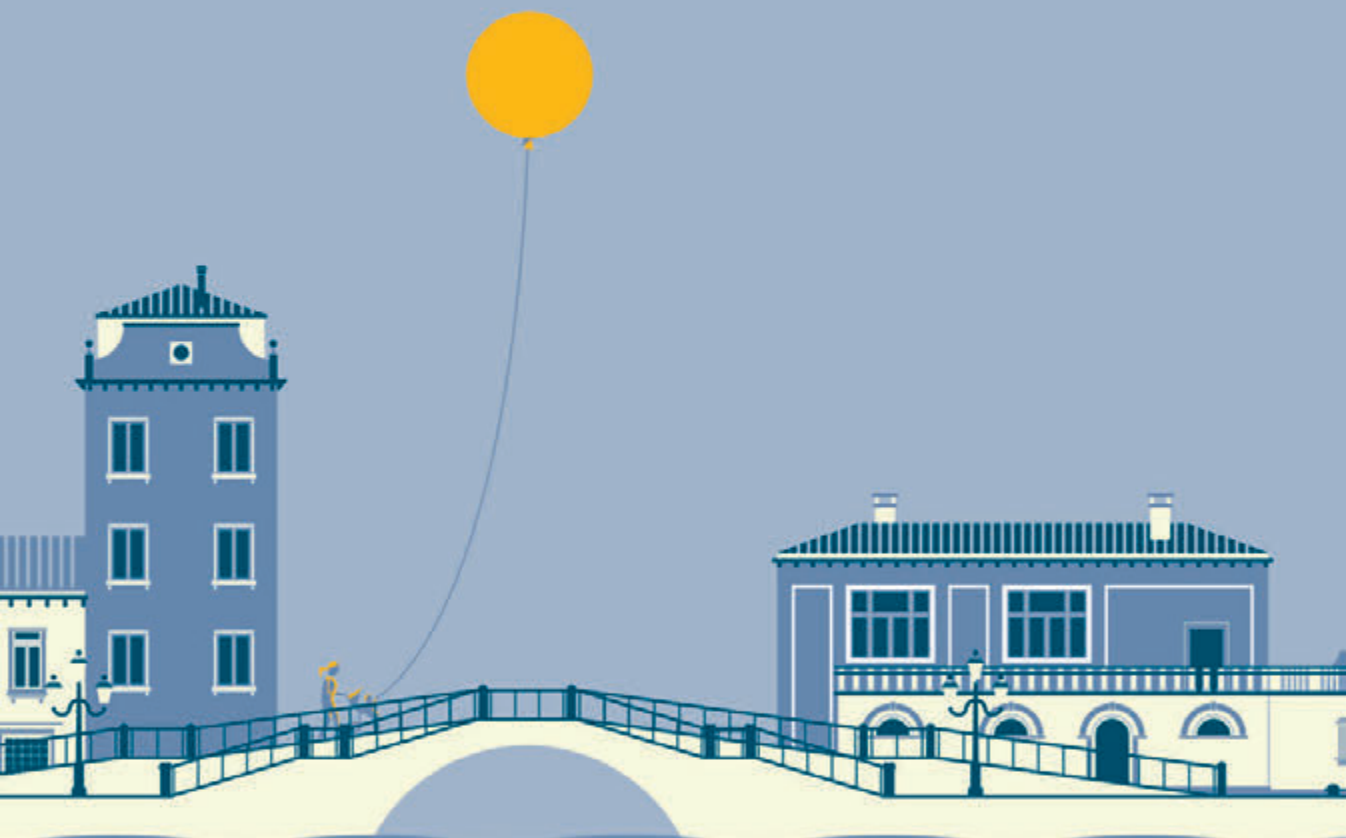


Valeria Tatano

# Atlante dell'accessibilità urbana a Venezia



Valeria Tatano

# Atlante dell'accessibilità urbana a Venezia

Il libro è il risultato di una ricerca avviata nel 2016 presso l'Università Iuav di Venezia sul tema dell'accessibilità inclusiva che si è avvalsa nel 2017 del finanziamento di un Assegno di Ricerca da parte del Dipartimento di Culture del Progetto svolto dall'architetto Francesca Peltre e della collaborazione dell'architetto Rosaria Revellini nell'ambito di un progetto finanziato dalla Regione Veneto attraverso il Fondo Sociale Europeo dal titolo "Studio di dispositivi innovativi per garantire l'accessibilità alle persone con disabilità motorie su lievi pendenze".

La ricerca storica delle schede relative ai ponti è stata condotta da Francesca Peltre, così come la realizzazione dei disegni.

Le schede: Rampa interna alla Basilica dei Frari, a p. 79; Rampa interna all'edificio di Ca' Farsetti, a p. 80 e Museo del Vetro di Murano, a p. 82, sono state redatte da Francesca Peltre.

La scheda: Nuove rampe per la Venicemarathon: un'esperienza di partecipazione, pp. 260-265, è stata redatta da Stefano Maurizio.

La scheda: Ponte dell'Accademia pp. 284-289, è stata redatta da Rosaria Revellini.

Le foto a p. 10 e a p. 88 sono di Philippe Apatie.

Se non diversamente segnalato, le immagini nel testo sono dell'autrice e di Francesca Peltre.

Tutti i riferimenti a siti web sono stati verificati prima della pubblicazione del libro.

**Valeria Tatano**

**Atlante dell'accessibilità urbana a Venezia**

ISBN: 978-88-32050-01-1

Editore

Anteferma Edizioni S.r.l.  
via Asolo 12, Conegliano, TV  
edizioni@anteferma.it

Prima edizione: novembre 2018

Copertina: Small Caps Venezia

Progetto grafico e impaginazione: Francesca Peltre

Editing: Emilio Antonioli, Margherita Ferrari

Copyright



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons  
Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale

## **5 Introduzione**

### **11 Venezia inclusiva**

- 13 Accessibilità nelle città storiche
- 33 Venezia per tutti
- 51 Accessibilità acqua
- 59 Accessibilità alla persone non vedenti e ipovedenti
- 67 Il sistema del gradino agevolato

### **89 Atlante dei ponti accessibili**

- 91 Ponti
- 95 Parapetti e corrimani
- 105 Ponti accessibili
- 127 Schede relative ai ponti accessibili
  - 1\_Ponte Quintavalle
  - 2\_Ponte Zaniol, Murano
  - 3\_Ponte dei Lavraneri, Giudecca
  - 4\_Ponte sul rio Morto, Mazzorbo
  - 5\_Ponte Solesin
  - 6\_Ponte Longo, Giudecca
  - 7\_Ponte della Costituzione
  - 8\_Ponte della Paglia
  - 9\_Ponte Papadopoli
  - 10\_Ponte delle Guglie
  - 11\_Ponte San Felice
  - 12\_Ponte delle Cappuccine, Burano
  - 13\_Passerella pedonale, Lido di Venezia
  - 14\_Ponte San Pietro
  - 15\_Ponte dei Pensieri
  - 16\_Ponte Santa Caterina, Mazzorbo
  - 17\_Ponte sul canale di Santa Caterina, Mazzorbo
  - 18\_Ponte Terranova, Burano
  - 19\_Ponte Raspi
  - 20\_Ponte Paludo
  - 21\_Ponte Ognissanti
  - 22\_Ponte delle Sechere
  - 23\_Ponti con rampe della Venicemarathon

### **273 Considerazioni conclusive**

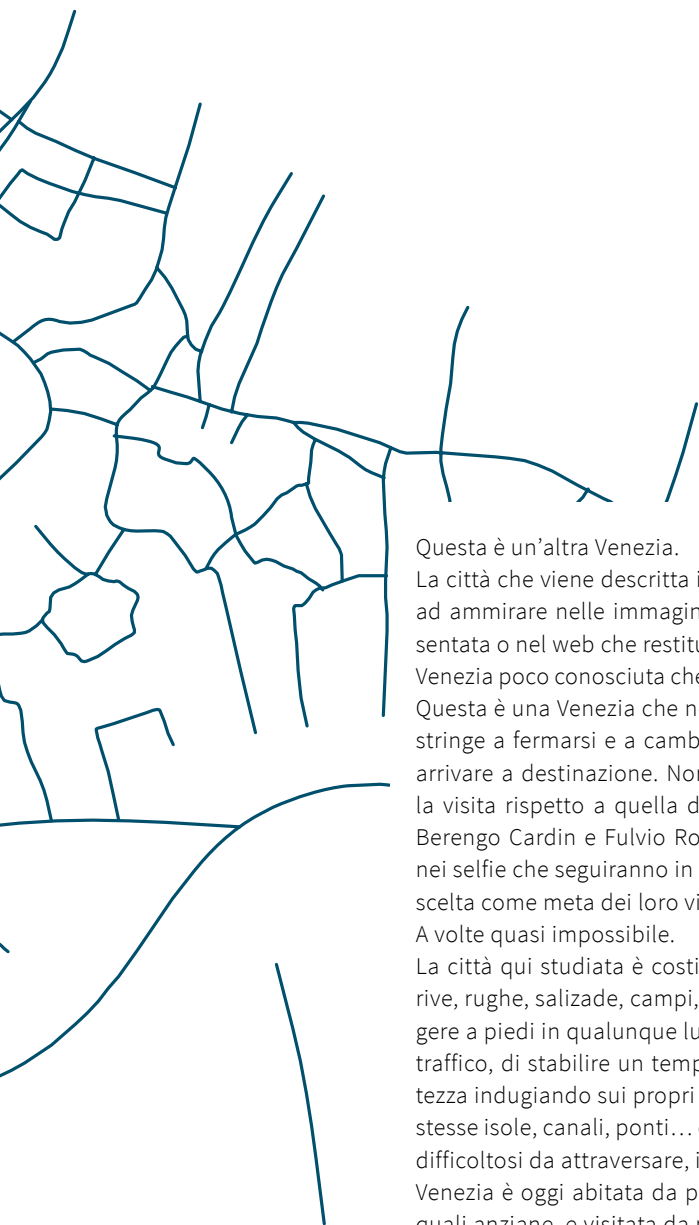
### **295 Riferimenti bibliografici**

### **301 Riferimenti normativi**

### **303 Glossario dei principali termini veneziani ricorrenti nel testo**



# Introduzione



Questa è un'altra Venezia.

La città che viene descritta in questo testo non è quella che siamo abituati ad ammirare nelle immagini contenute nei molti libri che l'hanno rappresentata o nel web che restituisce in diretta le foto digitali dei turisti, ma una Venezia poco conosciuta che racconta una storia parallela a quella più nota. Questa è una Venezia che non si può attraversare del tutto, che spesso costringe a fermarsi e a cambiare percorso e qualche volta non consente di arrivare a destinazione. Non è meno bella o meno amata da chi la vive o la visita rispetto a quella dipinta da Canaletto e Guardi o fotografata da Berengo Cardin e Fulvio Roiter, non è diversa da quella che si intravede nei selfie che seguiranno in tutto il mondo i volti delle persone che l'hanno scelta come meta dei loro viaggi, è solo più difficile da vivere.

A volte quasi impossibile.

La città qui studiata è costituita da isole, canali, ponti, calli, fondamenta, rive, rughe, salizade, campi, e una piazza, in cui la possibilità di poter giungere a piedi in qualunque luogo, di non essere vincolati all'automobile e al traffico, di stabilire un tempo di movimento personale, di coltivare la lentezza indulgiando sui propri passi viene contraddetta da una realtà in cui le stesse isole, canali, ponti... e una piazza, diventano faticosi da raggiungere, difficoltosi da attraversare, impraticabili.

Venezia è oggi abitata da poco più di cinquantamila persone, molte delle quali anziane, e visitata da milioni di turisti di ogni età. Persone in perfetta forma fisica che si muovono in modo autonomo, ma anche persone che hanno bisogno del supporto di un ausilio o si spostano solo con la car-

rozzina, e che non si lasciano spaventare dalla presenza di barriere pur di riuscire a vivere nella loro città o a visitare musei e palazzi.

Per una persona con disabilità fisica muoversi a Venezia significa incontrare ogni giorno una serie di ostacoli rappresentati dalle caratteristiche che rendono unica questa città: impedimenti che si incrociano tra calli, fondamenta, e soprattutto ponti, principale limite al passaggio di persone in carrozzina.

La città dispone di due viabilità complementari, una d'acqua e una di terra, dotate di una articolazione e di un reticolo indipendenti che interferiscono sulla forma e sull'uso degli spazi. Una viabilità resa ancora più complessa dalla eventualità dell'acqua alta, la cui presenza costringe a rivedere i percorsi, complicando ulteriormente la mobilità.

La circolazione acquea, possibile con le imbarcazioni private a remi e a motore, è supportata da una rete pubblica di navigazione che fornisce un servizio importantissimo per la città collegandone gran parte, ma non tutta, in quanto la morfologia urbana fa sì che con i mezzi pubblici non si riesca a raggiungere ogni zona.

La circolazione di terra, da un lato agevole e senza il disturbo delle automobili, è legata alla presenza di più di quattrocento ponti che superando rii e canali mettono in comunicazione l'intero tessuto connettivo, ma possono essere nel contempo una barriera.

L'ostacolo più difficile da superare a Venezia è costituito da uno dei suoi tratti distintivi: i ponti, che da semplice camminamento in quota si trasformano in impedimento insormontabile per le persone in carrozzina e ostacolo difficoltoso per gli anziani, i passeggini dei bambini o per i turisti con i trolley. Anche l'altro elemento fondante della città, l'acqua, può diventare un pericolo, dato che le rive di fondamenta e calli, quasi sempre prive di parapetti per consentire l'approdo delle piccole imbarcazioni, possono determinare un rischio per i non vedenti e gli ipovedenti.

Le peculiarità di una città costruita in origine senza dislivelli, per girarvi in barca prima che a piedi, si sono trasformate nei secoli in barriere, attenuate da un complesso lavoro di studio e di realizzazioni che hanno condotto alla situazione attuale, con spazi urbani in gran parte accessibili singolarmente, ma non tutti raggiungibili, né in modo autonomo, né attraverso i mezzi di trasporto.

A fronte di una conformazione così specifica e condizionante, la città, da sempre abituata ad accogliere le differenze e a stratificarsi nelle trasformazioni necessarie a garantire una vivibilità adeguata al passare del tempo, è riuscita ad attivare piccole e grandi opere che non senza qualche inciampo l'hanno resa molto più fruibile rispetto al passato.

Questo libro affronta il tema dell'accessibilità inclusiva all'interno del sistema urbano, con una perimetrazione di campo circoscritta geograficamente alla città e ad alcune tra le principali isole della laguna, ma molto permeabile per quanto attiene ai destinatari di tale accessibilità, dal momento che

la possibilità di muoversi in modo agevole e sicuro coinvolge tutti in quanto fruitori di spazi ed edifici. Certo, le condizioni di movimento risultano più difficili per le persone con disabilità fisica, per gli anziani, per chi usa deambulatori o bastoni, per i non vedenti e gli ipovedenti, ma gli spostamenti a Venezia sono faticosi anche per i genitori con i passeggini, per i trasportatori che movimentano le merci con piccoli carretti, per i portalettere e i turisti con i trolley perché tutto quello che si sposta su ruote trova come ostacoli da superare piccoli dislivelli sparsi ovunque e soprattutto i ponti che collegano le centoventi isole da cui è costituita la città.

In un percorso avviato oltre trent'anni fa, e tuttora in corso, l'Amministrazione comunale, in dialogo con la Soprintendenza, con il contributo dei portatori di interesse e delle loro famiglie, di progettisti e ricercatori, e della voce dell'opinione pubblica, a volte critica, a volte a favore, è riuscita a realizzare molti progetti che hanno dato risposta alla domanda di mobilità e autonomia di vita riuscendo a salvaguardare il valore storico e culturale della città, pur modificandola un po'.

Gli interventi per l'accessibilità non sono 'facili', anche perché ricordano con la loro presenza una diversità che non si vorrebbe palese in una città narrata e vissuta dal mondo per la sua straordinaria bellezza.

L'inserimento di rampe o ascensori su un ponte non condiziona solo l'immagine originaria del manufatto storico, ma rende esplicita le difficoltà di vita di alcuni in un luogo che si vorrebbe immobile, bloccato nel suo passato per custodirne il valore e l'illusione di uno splendore che non si deteriora e non muta nel tempo.

Eppure a Venezia sono stati collocati servoscala meccanici e rampe sovrapposte, realizzati, ove e quando è stato possibile, nuovi manufatti dotati contemporaneamente di gradini e rampe in pendenza per consentire di scegliere quale modalità di impiego utilizzare. Sono stati eliminati molti dislivelli presenti lungo le calli, montati nuovi corrimani, installate segnaletiche per non vedenti e ipovedenti sui masegni delle pavimentazioni in trachite, oltre alle opere per l'inclusione realizzate all'interno di edifici pubblici e privati per consentire di frequentare scuole e università, visitare musei, entrare in negozi e bar.

La città ha vissuto la sconfitta dell'accessibilità al ponte della Costituzione prima e della soluzione dell'ovovia in seguito. Ha visto il recente restauro del ponte dell'Accademia rimandare ancora una volta la soluzione per un suo attraversamento, delegando al solo servizio di navigazione la possibilità di spostamento. Ma nel contempo è stato garantito a tutti di raggiungere la terrazza sul tetto del Fondaco dei Tedeschi dalla quale, dopo un importante recupero ultimato nel 2016, si può godere di una vista inedita, o di visitare le sale delle Nuove Gallerie dell'Accademia. Tutti elementi di un'accessibilità che appare oggi come un mosaico incompleto, con alcune tessere mancanti (nessuno dei quattro ponti sul Canal Grande è accessibile,



ad esempio) e ampie aree che attraverso gli interventi effettuati restituiscono il disegno d'insieme di una città che tra acqua e terra mantiene vigile lo sguardo sul suo passato per affrontarne presente e futuro.

Per inserire i pezzi mancanti serve l'impegno di tutti, nel rispetto dei ruoli e competenze. Amministratori, tecnici e ricercatori possono elaborare nuovi progetti e analizzare quelli conclusi, ipotizzare correttivi o nuovi approcci, se necessario, ma è importante anche far conoscere il senso delle iniziative che sono state intraprese, condividendo con l'opinione pubblica i passaggi e le scelte fatte, spiegando i motivi e le condizioni al contorno che hanno determinato alcune direzioni rispetto ad altre, per far crescere conoscenza e consapevolezza. Serve avvicinarsi senza pregiudizi ai piccoli cambiamenti che possono rendere la città più abilitante e *age friendly*, migliorando la qualità della vita, obiettivo che per Venezia significa anche la riappropriazione di alcuni spazi da parte dei cittadini consentendo, specie alle persone anziane, di ritrovare luoghi di incontro accessibili, sicuri, e non residuali. In questo senso garantire l'accessibilità e la fruibilità inclusive degli spazi pubblici può costituirsi quale azione in grado di difendere la città rispetto allo spopolamento e alla monocultura del turismo.

Il libro si ferma sulla soglia degli edifici occupandosi dei luoghi aperti della città, un fitto reticolo connettivo che si snoda tra fondamenta e campi, cui i ponti, con le loro cascate di gradini, fanno da limite ma anche da avvio verso nuovi percorsi.

Concentrandosi sullo studio dell'accessibilità ambientale a Venezia, la ricerca ha inteso mettere in evidenza un importante campo di azioni e sperimentazioni che possono servire come riferimento universale grazie alla notorietà dei luoghi in cui queste sono state adottate.

Il volume è organizzato in due sezioni: nella prima sono affrontati alcuni temi generali riferiti all'accessibilità nelle città storiche e alle peculiarità di Venezia; nella seconda vengono illustrati gli interventi realizzati per garantire la fruibilità dei ponti, affiancando al testo principale una serie di approfondimenti, riconoscibili dallo sfondo grigio delle pagine, che completano la trattazione generale.

Si è analizzato in particolare il sistema del gradino agevolato, una soluzione sperimentale studiata a partire dagli anni '80 per fornire una alternativa alla rampa tradizionale, in cui all'inclinazione uniforme si sono sostituiti gradini caratterizzati da pedata allungata e in pendenza, collegati da uno smusso o da un profilo triangolare che prende il posto dell'alzata. In questo modo vengono ridotte le lunghezze di sviluppo delle rampe tradizionali, spesso impossibili da collocare nelle dimensioni della città in cui gli accessi delle abitazioni si collocano a volte in prossimità dei ponti o in diretto collegamento.

Nella seconda parte vengono analizzati ventidue ponti, oltre a quelli interessati dalle rampe utilizzate per la gara podistica denominata Venicemarathon, presentati a partire da un inquadramento storico dei manufatti dei

quali si ripercorre e si spiega il progetto per l'accessibilità che li ha interessati. Si tratta in quasi tutti i casi di ponti di "Pubblica Ragione", come li definiva il governo della Serenissima per distinguerli da quelli di "Privata ragione" che davano accesso a edifici di proprietà e la cui costruzione e manutenzione non spettava alla Magistratura della Repubblica.

Una "Pubblica ragione" che oggi si completa di un ulteriore significato, attribuendo un senso più ampio all'espressione nel riconoscere le necessità di una comunità che, intesa come una totalità sociale eterogenea, possa vivere e identificarsi ancora nella disponibilità dei propri spazi.

Luoghi di straordinaria bellezza che possono essere abitati da tutti, nella normalità di una quotidianità che ci vede tutti diversi.



# Venezia inclusiva

*"Così senza strade, senza veicoli, senza strepito di ruote o impetuosità di cavalli, con le sue calli tortuose dove si formano capannelli di persone, dove il passo umano si posa come a evitar gli spigoli del mobilio e le scarpe non si consumano mai, la città ha carattere di un immenso appartamento collettivo, di cui piazza San Marco sia l'angolo più adorno, e per il resto palazzi e chiese abbiano la funzione di grandi sofà da riposo, di tavoli da ritrovo, di strutture decorative. E, in certo modo, questo splendido domicilio comune così familiare, così domestico e sonoro, assomiglia anche un teatro in cui gli attori stacchettino sui ponti e, in disordinate processioni, passeggino svelti lungo le Fondamenta. Per lo spettatore che sta seduto in gondola i marciapiedi che qui e là costeggiano i canali, presentandosi a livello dell'occhio, assumono l'importanza di un palcoscenico sul quale le figure veneziane che si muovono su e giù contro gli sgualciti fondali delle loro casupole da commedia, fanno l'effetto di una foltissima compagnia di comici."*

Henry James, *Il carteggio Aspern*, Einaudi, Torino, 1978, p. 137.