

Occhio al gradino!

di Lucia Baracco*

* Responsabile del Progetto Lettura Agevolata del Comune di Venezia

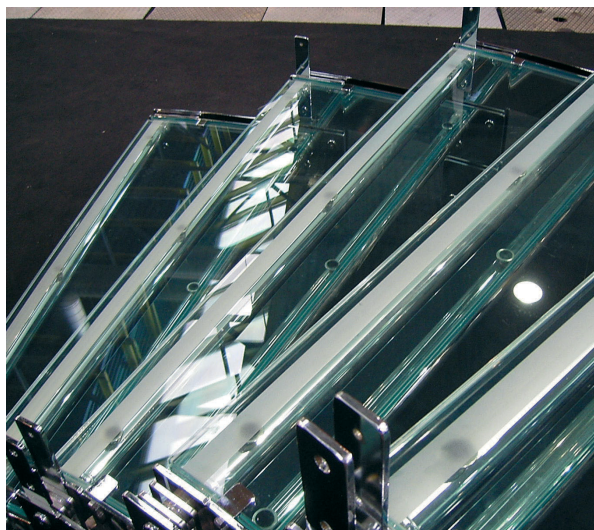
Le barriere architettoniche sono tali non solo per chi presenta disabilità motorie ma anche, più subdolamente, per chi ha difficoltà a percepire visivamente gli ostacoli. La normativa in materia è carente ed il buon senso non sempre ispira i progettisti. Eppure le soluzioni sono molte, semplici e spesso di facile attuazione. E se le avevano adottate i Veneziani molti secoli fa, perché non possiamo farlo noi oggi?

Scale e gradini sono considerati, giustamente, tra le **barriere architettoniche** che maggiormente limitano la libertà di movimento delle persone costrette su una carrozzina o che hanno difficoltà, anche temporanea, di deambulazione.

Ma **scale o gradini**, se mal progettati, costituiscono una barriera e una fonte di pericolo anche per chi semplicemente vede poco. Si tratta di un numero elevatissimo di persone, che “non si vedono”, che non sono immediatamente riconoscibili come persone disabili, ma ci sono e saranno sempre più numerose, perché l’età media della popolazione sta aumentando progressivamente.

PERICOLI INVISIBILI

Se una scala o un gradino **non sono visibili e decifrabili** come struttura, possono provocare cadute ed incidenti che possono portare, soprattutto nel caso di persone anziane, a traumi più o meno invalidanti. Basta pensare alla scalinata di una chiesa o a quella di un edificio pubblico, alle scale interne di un alloggio privato o a quella di una stazione ferroviaria, agli anche piccoli dislivelli creati da un marciapiede o all’interno di uno spazio pubblico.



Scala in vetro in un negozio bolognese

I gradini trasparenti possono essere considerati una soluzione architettonica elegante, ma per chi ha problemi di vista rappresentano spesso un'autentica barriera.

I problemi di percezione o di lettura dell’andamento di una scala o di un qualsiasi dislivello sono maggiori in discesa, dato che in salita l’occhio riceve molte più informazioni visive dall’alternarsi di alzate e pedate, quindi da piani distinti che la luce riflette in modo diverso. In discesa, invece, l’assenza di un marca gradino ben discriminabile e contrastato rispetto al resto delle singole pedate crea un effetto “piano continuo” che, non offrendo sufficienti riferimenti visivi, può indurre in chi vede poco sensazioni di autentico panico o, nel migliore dei casi, un forte disagio e insicurezza nella deambulazione. Questo vale per la maggior parte delle persone anziane, ma non solo. In certi casi, se mancano anche riferimenti laterali (ad esempio la scalinata è molto larga o mancano ringhiere o corrimani ben visibili) la presenza della scala non viene neppure

avvertita ed è chiaro che in questo caso i **rischi di cadute e traumi** sono molto elevati.

Il problema della **percezione visiva** è stato ben evidenziato dai risultati di una ricerca sviluppata dall'**Università Tor Vergata** di Roma (ricerca coordinata dal Professor Luciano Cerulli, Direttore della cattedra di Ottica Fisiopatologica) e presentata nel corso del Simposio Internazionale sulla Riabilitazione dell'ipovedente e sull'abilità visiva, tenutosi nella stessa città nel marzo 2005. Secondo tale ricerca il 76% delle fratture alle ossa dipende da una **difficoltà di percezione dell'ambiente** in cui viviamo.

È utile ricordare che tali difficoltà sono sempre più comuni, arrivando ad un'incidenza superiore al 35% della popolazione nella **terza età** a cui spesso, oltre a una fisiologica **riduzione dell'acuità visiva**, si aggiunge una rallentata capacità di reazione, tale da rendere ancora più difficoltosa e incerta la deambulazione e più alto il rischio di lesioni ossee.

QUESTIONE DI NORMATIVA...

La normativa italiana sulle barriere architettoniche stranamente non si occupa di chi vede poco: enuncia solo il problema nella definizio-

ne di "barriera architettonica" (il DPR n. 503/1996, art. 1, lettera c definisce barriera architettonica "la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi") ma non prescrive nulla in merito.

Riguardo alle scale, l'indicazione più precisa riguarda la necessità di prevedere per le rampe una **pedata antidrucciolevole** (DM n. 236/1989, art. 4.1.10: "I gradini delle scale devono avere una pedata antidrucciolevole a pianta preferibilmente rettangolare"), ma nulla è detto sulla sua visibilità.

Una **normativa più attenta** sarebbe senza dubbio molto utile, anche se il problema potrebbe essere risolto con un po' di buon senso o, se vogliamo, di **buona progettazione**. Un esempio di applicazione del buon senso lo possiamo trarre dagli "antichi veneziani" che fin dal XV secolo, dovendo sostituire progressivamente **gli oltre 400 ponti in legno** del centro storico "eternamente bisognosi di riparazioni per l'imputridimento delle loro strutture" ("Venezia - Ponte per ponte", di Giampietro Zucchetta, Stamperia di Venezia 1992) con più



Due scale di recente costruzione in luoghi pubblici: stazione ferroviaria di Vicenza (a sinistra) e Fiera di Verona (a destra).

Il progettista si è limitato ad applicare alla lettera la norma che impone una pedata antidrucciolevole trascurando del tutto la necessità di rendere visivamente percepibile il gradino. Per chi vede poco la scala in discesa può apparire come una voragine indistinta.

solidi ponti in pietra, hanno usato i materiali lapidei a disposizione (la pietra d'Istria e la trachite) in un modo estremamente intelligente e ancora oggi molto efficace.

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, rendevano leggibile la struttura del ponte e più agevole la loro percorribilità anche in **situazioni di scarsa visibilità**, ad esempio anche con la luce della luna. Proviamo ad immaginare come si doveva camminare a Venezia a quel tempo, all'imbrunire o di notte, in un luogo privo di illuminazione: tutti diventavano di fatto un po' ipovedenti.

Non a caso a **Venezia** gli unici ponti che oggi creano problemi di disagio nella percorribilità, per una difficile percezione della loro struttura, sono quelli in legno; curiosamente classificati dopo tanti secoli "strutture provvisorie" essi rappresentano per fortuna a malapena il 10% dei ponti veneziani.

... O DI BUON SENSO?

Ma se la necessità ha ispirato **soluzioni di buon senso** in una città così particolare dal punto di vista morfologico come quella di



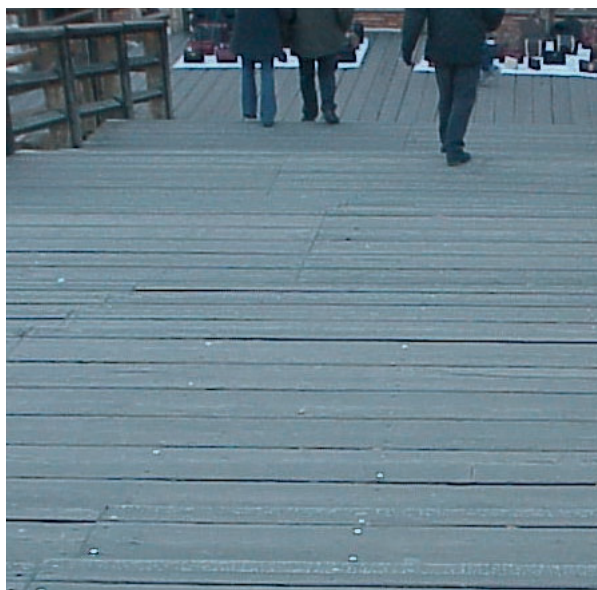
I tradizionali ponti di Venezia in pietra (a sinistra: *Ponte Rezzonico*), con il sapiente uso della pietra d'Istria bianca e della trachite scura, rappresentano un ottimo esempio di leggibilità dei dislivelli, ottima per camminare anche di notte.

La discesa di un ponte di legno, sempre a Venezia (a destra: *Ponte Accademia*) costituisce invece un grosso problema per chi vede poco, anche in pieno giorno.

Venezia, altrettanta attenzione dovrebbe essere posta per una qualsiasi scala, qualunque gradino o **qualsiasi dislivello**, all'interno o all'esterno degli edifici pubblici.

Ancora troppo frequentemente si può constatare che esigenze puramente estetiche, la ricerca di glamour o di una presunta eleganza, o soluzioni tecnologicamente "pseudo-innovative", con utilizzo esasperato di **colori e materiali inadeguati**, lasciano da parte il buon senso mettendo a repentaglio la sicurezza delle persone.

È triste constatare che il problema è ignorato anche dagli **addetti ai lavori**, esperti in accessibilità. In molte nuove sistemazioni, ad esempio le stazioni ferroviarie e metropolitane, è frequente trovare interventi consistenti, e molto spesso ridondanti, a favore di chi non vede, accanto alla più completa disattenzione ai problemi di chi vede poco: i percorsi piani abbondano di **guide tattili** a terra ma le scale sono prive anche di un semplice **marca-gradino** e diventano una trappola non solo per chi ha problemi di vista ma anche per chi frettolosamente si trova a frequentare questi luoghi, con valigie e in situazioni di affollamento o di **scarsa illuminazione**.



UN PROBLEMA CHE VA RISOLTO

Molti grandi **architetti di fama internazionale** hanno dovuto intervenire ad anni di distanza, a seguito di giuste segnalazioni dei loro stessi committenti, per correggere alcuni interventi di grande importanza.

Pensiamo ad esempio alla scalinata interna della nuova ala della **National Gallery** di Londra (Sainsbury Wing), di Bob Venturi, o a quella esterna della Biblioteca Nazionale di Francia François Mitterrand di Parigi dell'architetto Dominique Perrault, dove l'assoluta **omogeneità cromatica** e l'inadeguatezza dei materiali usati hanno imposto di intervenire a posteriori con interventi doverosi, ma non del tutto felici dal punto di vista estetico.

Ma allora che fare? **Meglio pensarci fin dall'inizio** per trovare soluzioni progettuali efficaci e permanenti, evitando le soluzioni banali (strisce nere autoadesive) che oltretutto costringono ad una continua manutenzione e/o sostituzione periodica. È una **sfida progettuale** in più per gli architetti, ma non certo difficile da risolvere.

A parte l'esempio degli "antichi veneziani", si possono citare moltissime soluzioni interes-

santi. Tra queste anche quelle adottate dal British Museum di Londra che, sia pur in un **edificio storico**, dispone di soluzioni sofisticate ed eleganti oltre che molto efficaci.

Le **proposte progettuali eleganti e funzionali** non mancano, ma certamente non è una soluzione quella di mimetizzare i gradini come troppo spesso amano fare molti nostri architetti.



Un esempio di adattamento alla National Gallery di Londra: una soluzione elegante e funzionale, come si vede, è possibile.