il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Cecità e ipovisione: le barriere necessarie nello spazio urbano

Center for the Blind and Visually Impaired, Città del Messico, Mauricio Rocha (@ Luis Gordoa, dal sito tallerdearquitectura.com.mx)

Il movimento lungo le strade come strumento cognitivo, la prossimità, gli ostacoli, i punti di riferimento. Riflessione sulla città e sulla sua fruizione

Tra distanza e prossimità si gioca il nostro rapporto con la città. La vista anticipa una porta, una svolta, l'estensione di una piazza. Quando questa possibilità manca o si riduce, anche per un'illuminazione mal progettata o non funzionante, **il corpo cerca indizi vicini**. Tutti ne facciamo, in forme diverse, esperienza: muovendoci al buio allunghiamo la mano verso una parete e rallentiamo finché il piede incontra un bordo.
Quel limite arresta il movimento e insieme ci sostiene. Entriamo in dialogo con esso, **lo scegliamo come guida**, lasciamo che accompagni il nostro passo. Da questa prossimità vorrei parlare della città per le persone cieche e ipovedenti.
Qui emerge una contraddizione che mi interessa chiamare **le barriere necessarie**. Un gradino o un rilievo continuo possono diventare riferimenti per chi costruisce mentalmente il percorso. Lo stesso gradino può impedire il passaggio a una persona in carrozzina o rendere difficile il cammino a chi si muove con un passo differente.

Nel manuale dell'Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti "La città del presente" (Gruppo di lavoro 4 Uici, 2023), il bordo del marciapiede segnala l'arrivo alla strada. Quando il dislivello viene raccordato con uno scivolo, serve un segnale tattile percepibile sotto i piedi e con il bastone che annunci l'attraversamento. **Togliere un ostacolo può far scomparire un'informazione**. Progettare significa accorgersi di entrambe le conseguenze.
La formula **barriere necessarie** è scomoda. Necessarie a che cosa e per chi? È necessaria la riconoscibilità del bordo, e questa può prendere la forma di una guida naturale continua, di un rilievo a terra, di un contrasto visivo o di un segnale acustico. La superficie tattile va verificata anche con chi passa in carrozzina, con il deambulatore o con un passo incerto: **deve essere leggibile senza diventare un impedimento**. L'accessibilità nasce dal confronto fra corpi diversi nello stesso spazio.
Un bordo può anche non avere altezza. Sotto un portico il rumore della strada cambia posizione e risonanza; uscendo in piazza, il suono si apre. La mano avverte le variazioni del suolo attraverso il bastone. Il piede registra una tessitura, una pendenza, il ritmo dei passi. **La propriocezione, attraverso i recettori muscolari e articolari, registra le svolte e i cambiamenti del passo**. Insieme alla percezione aptica e all'udito costruisce una mappa mentale.
Vorrei dare spazio anche alla **termocezione, la percezione del caldo e del freddo**. Passare dal sole all'ombra, sentire l'aria più fresca all'uscita di un edificio, avvertire il calore restituito da una parete dopo il tramonto: sono modi di incontrare un margine e, talvolta, di comprendere come siamo orientati. Camminando con persone cieche o ipovedenti possiamo osservare l'esperienza termica intrecciarsi a suoni, odori e qualità del suolo. Cambiano con le stagioni, il vento e l'ora; non garantiscono la sicurezza, ma il corpo li confronta con la memoria del luogo.
Nel lavoro sul buio **la prossimità diventa un esercizio per chi progetta**: ascoltare l'eco dei passi, l'aria che cambia, la profondità di una soglia. La città muta di notte, sotto la pioggia o nella folla. La scarsa visibilità temporanea non riproduce la cecità; può affinare l'attenzione al modo in cui il corpo interroga lo spazio.
Nell'ipovisione un'ombra può far risaltare un rilievo o nascondere un gradino; una lampada può illuminare e abbagliare. Sotto il portico le ombre delle colonne disegnano il suolo: **macchie scure o ostacoli?** Contrasto e continuità luminosa contano quanto la presenza della luce. Nella dimensione notturna, la presenza e l'alternanza di luci calde o fredde fanno cadere nell'incertezza le persone con ipovisione. **Roberta Caldin**, in "De visu. Disabilità visiva e agire

ducativo" (Edizione Centro Studi Erickson, 2023), ricorda che l'ipovisione non si esaurisce nella misura del residuo visivo: **l'incertezza può incidere sulle relazioni e sulla partecipazione**. Se la città cambia senza preavviso, anche la mappa appresa vacilla e con essa il desiderio di esplorare.

Le tecnologie assistive possono dare profondità alla prossimità. Tra queste, LETIsmart (descritto dall'Uici e sviluppato con SCEN) fa dialogare radiofari, bastone bianco e dispositivo tascabile. Segnala fermate, autobus, ingressi e attraversamenti e consente alcune interazioni; funziona senza Internet e senza GPS. Sapere che un ingresso è vicino aiuta a cercarlo. Raggiungerlo dipende però dallo spazio costruito, da uno schema del suolo riconoscibile e dalla sua manutenzione e dall'uso temporaneo. **Auto in sosta vietata, arredi di locali per consumazione, biciclette e monopattini** possono interrompere quella continuità.

Caldin ricorda anche che **il movimento è un fattore cognitivo**: contribuisce a costruire una rappresentazione mentale dello spazio. Le attività distribuite lungo un percorso diventano punti di riferimento, quando possiamo incontrarle e ritrovarle. Parlando di bambini e adolescenti con disabilità visiva, l'autrice segue l'autonomia dalla stanza alla casa, dal cortile al marciapiede. I corsi di orientamento e mobilità sostengono questo apprendimento, che deve poter diventare iniziativa. Caldin racconta di un ragazzo che percorre da solo una strada già conosciuta con l'istruttore: nel suo gesto convivono desiderio d'indipendenza e un rischio da riconoscere.

Attraversare la città significa anche poter scegliere una strada diversa, entrare in un luogo imprevisto, cambiare idea e ritrovare una direzione.

L'esercizio da fare, per chi progetta, è affiancare le persone che vivono queste condizioni: persone cieche, ipovedenti, con difficoltà motorie o che incontrano ostacoli nel comprendere l'organizzazione dello spazio. Camminare insieme in ore diverse, anche di notte, e osservare quali segnali restano, spariscono o intralciano. Chiedere che cosa accade quando un gradino viene raccordato, un rilievo si consuma o il traffico copre una voce. **Nella prossimità si costruisce la possibilità della libera iniziativa**. Le tecnologie possono colmare una distanza informativa; la città deve permettere a ciascuno di scegliere e muoversi senza dover compensare con un ausilio ogni errore del progetto.

Autore

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Fabio Fornasari

Architetto museologo, direttore artistico del Museo Tolomeo, docente all'Accademia Galli di Como, membro ICOM, componente della Commissione accessibilità e nuove tecnologie