

Sono davvero onorato di essere stato invitato qui a Bari, città che visitai e conobbi la prima volta venti anni fa... Ma veniamo a oggi: come possiamo navigare attraverso una città? Questo è il tema che intendo affrontare nel mio intervento. La seguente presentazione conta centosettantacinque illustrazioni, come sapete, preferisco parlare soprattutto attraverso le immagini. Vi parlerò di città e di come possiamo intervenire su di esse attraverso la scienza e la grafica. Il mio studio ha sede ad Amsterdam e New York. Mi occupo prevalentemente di design dell'informazione per grandi spazi pubblici: aeroporti, stazioni della metropolitana, ospedali, musei ecc. Luoghi, insomma, dove la gente rischia di perdersi. Il nostro obiettivo è proprio quello di aiutare le persone a raggiungere la loro destinazione, senza smarrirsi, progettiamo il cosiddetto *Wayfinding*. Questa prima slide (immagine sotto), è una delle poche slide commerciali che vedrete. Si tratta di uno dei nostri progetti più conosciuti, *The Terminal*: un aeroporto realizzato ex novo in un hangar nei pressi di Hollywood e raso al suolo a sette mesi dalla fine delle riprese del film omonimo firmato da Steven Spielberg. Anche se commissionato come set di questa produzione cinematografica, si presentava come un aeroporto vero e proprio con marmi, scale mobili e tutti gli altri accessori di un autentico scalo aeroportuale come i rumori di fondo, gli annunci in filodiffusione e ovviamente il nostro sistema di segnaletica. Dal punto di vista più squisitamente teorico, affronterò qui tre argomenti. Innanzitutto, l'orientamento, ovvero come trovare la propria strada (*wayfinding*) attraverso il ruolo dell'architettura e dei punti di riferimento. In seconda battuta, la navigazione: destinazioni, rotte e nodi, cioè i crocevia in cui si è chiamati a prendere una decisione. E poi, l'informazione, nel nostro caso soprattutto i sistemi di segnali, l'usabilità e gli strumenti che il designer impiega. Concluderò infine la mia esposizione con qualcosa che riguarda più direttamente il design.



Paul Mijksenaar cura, con il suo studio, con sedi ad Amsterdam e New York, lo sviluppo di sistemi di informazione e di orientamento per spazi pubblici. È il creatore di sistemi di segnaletica per grandi infrastrutture e per il trasporto pubblico chiamati wayfinding e waysigning. Gli esempi più famosi del suo lavoro sono la segnaletica per molti aeroporti olandesi (tra cui quello di Amsterdam-Schiphol) e per l'aeroporto JFK di New York. In Italia ha curato la segnaletica dell'aeroporto sardo di Olbia. Insegna presso l'Università di Delft alla Facoltà di Disegno Industriale.

www.mijksenaar.com

Orientation WAYFINDING ARCHITETTURA LANDMARKS

Navigation DESTINAZIONI PERCORSI NODI

Design & next URBAN INTEGRATION SIGNLESS CITY

Information SEGNI FRUIBILITÀ SIMBOLI

Orientation WAYFINDING

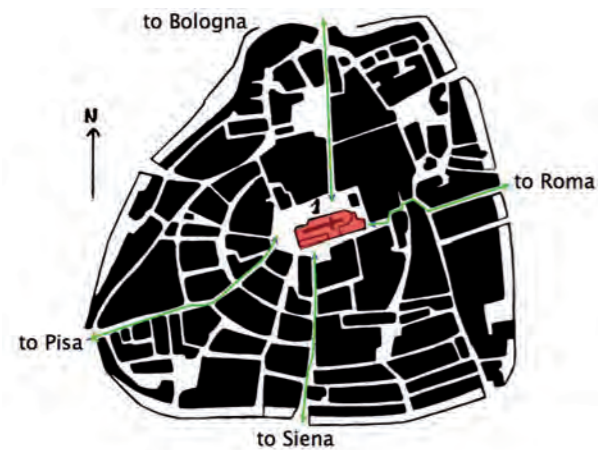
► Come funziona l'orientamento nelle città? Tutti noi disponiamo di un 'GPS umano': impieghiamo almeno tre elementi per trovare la nostra strada o, quanto meno, per determinare dove ci troviamo in una città. In tutte le vecchie città (a lato la vecchia Cracovia) c'è un fiume e rispetto ad esso possiamo sapere se ci troviamo a sud o a nord. A Roma come a Parigi sappiamo sempre su quale sponda del fiume ci troviamo. Spesso poi, c'è un'altura, un punto sopraelevato, un punto focale come una cattedrale o un castello. Oltre a questi primi due punti di orientamento, soprattutto nelle conformazioni urbane di origine medievale, ci sono le mura della città con le porte che si aprono alle città adiacenti. Ecco allora che, per navigare attraverso le città storiche, si hanno a disposizione almeno questi tre elementi.



► In Olanda non ci sono colline; ecco allora che le cattedrali sono più alte che in qualsiasi altro luogo e, soprattutto, di qualsiasi altro edificio adiacente. Come nel resto d'Europa, le città olandesi si sono sviluppate attorno alla cattedrale, tutte le strade conducono ad essa e la torre che si innalza sopra i nostri occhi ci consente sempre di capire dove ci troviamo.



▼ Questa è la mappa di una città inesistente, ma potrebbe tranquillamente trattarsi di una città come Firenze; dinanzi a una delle sue porte, si legge qualcosa che indica verso quale direzione stiamo procedendo (ad esempio, verso Pisa). La gente quindi si muove, si lascia la cattedrale



alle spalle, cerca la Porta di Pisa, e si ritrova sulla strada per Pisa. Si tratta in questo caso di un orientamento associativo.

► Tuttavia abbiamo creato ambienti urbani terribili come i sobborghi. Questa, ad esempio, è un'immagine del sobborgo nei pressi di cui abito (fortunatamente, non proprio in questa casa...). Non c'è molto traffico a livello stradale, ma spesso si rischia di non ritrovare la strada per il proprio appartamento come potrebbe accadere a un bambino che ancora non riesce ad orientarsi.



► In città come New York, questo tipo di orientamento diventa impossibile. Naturalmente ci sono molte vette ma sono talvolta nascoste, cosicché abbiamo creato un ambiente dove è davvero difficile navigare senza alcun ausilio.



▼ E poi c'è il sistema sotterraneo, quello delle metropolitane, dove non c'è orientamento possibile. Si dipende da crocevia, scale mobili, gallerie e per trovare la via giusta abbiamo bisogno di mezzi artificiali. Non a caso in qualunque parte del mondo, per navigare attraverso la rete delle metropolitane è necessaria una segnaletica. Abbiamo quindi perso in questi luoghi la nostra capacità umana e naturale ad orientarci.



▼ Come funziona l'orientamento? Come troviamo la strada giusta? In teoria si procede dal punto A al punto B. In pratica, in un aeroporto, come in un museo o in un ospedale, dobbiamo innanzitutto realizzare dove ci troviamo e dove dobbiamo andare. Tra cento destinazioni ne dobbiamo scegliere una e successivamente individuarne il nome esatto. Tra le tantissime possibilità, dobbiamo trovare quella giusta, è necessaria una segnaletica.

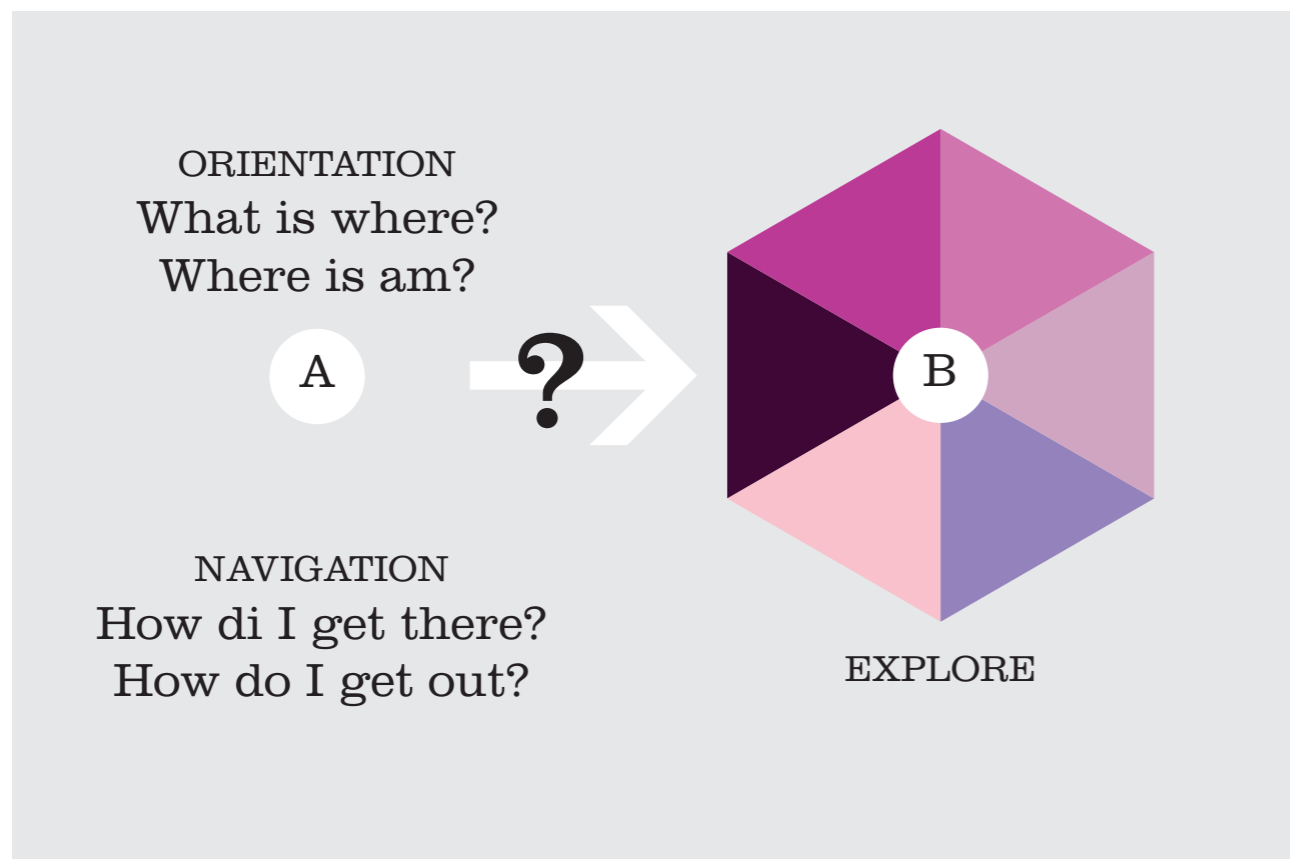
▼ Una volta trovata la destinazione, c'è un segnale. Qui il processo cambia: bisogna concentrarsi unicamente sulla nostra destinazione poiché capita che anche le altre siano raccolte nello stesso segnale o che l'edificio dove ci troviamo presenti altre informazioni. È un processo interno: dapprima, all'ingresso, s'individua la nostra destinazione, e poi si segue un unico percorso. Si tratta di un processo psicologicamente molto complesso che elaboriamo in uno o due minuti. In seguito il processo cambia ulteriormente. Se la prima domanda è: come ci arrivo? in secondo luogo ci chiediamo: come ne esco? Le città presentano innumerevoli edifici. Una volta giunti alla nostra destinazione - che si tratti di un anfiteatro o della sala di attesa all'interno di una stazione - ci troviamo

di fronte a molte attività. Bisogna esplorare e ricercare qualcosa, un po' come quando in un negozio ci si guarda intorno, anche se non si deve comprare niente. C'è la sorpresa, lo sconvolgimento, gli stimoli, si vuol essere informati o magari si deve incontrare qualcuno. In altre parole, c'è tutta una serie di attività che possono essere realizzate una volta che la destinazione viene raggiunta. Questo si persegue soltanto grazie alle informazioni presenti sui segnali o alle reception, ai punti di raccolta o di incontro.

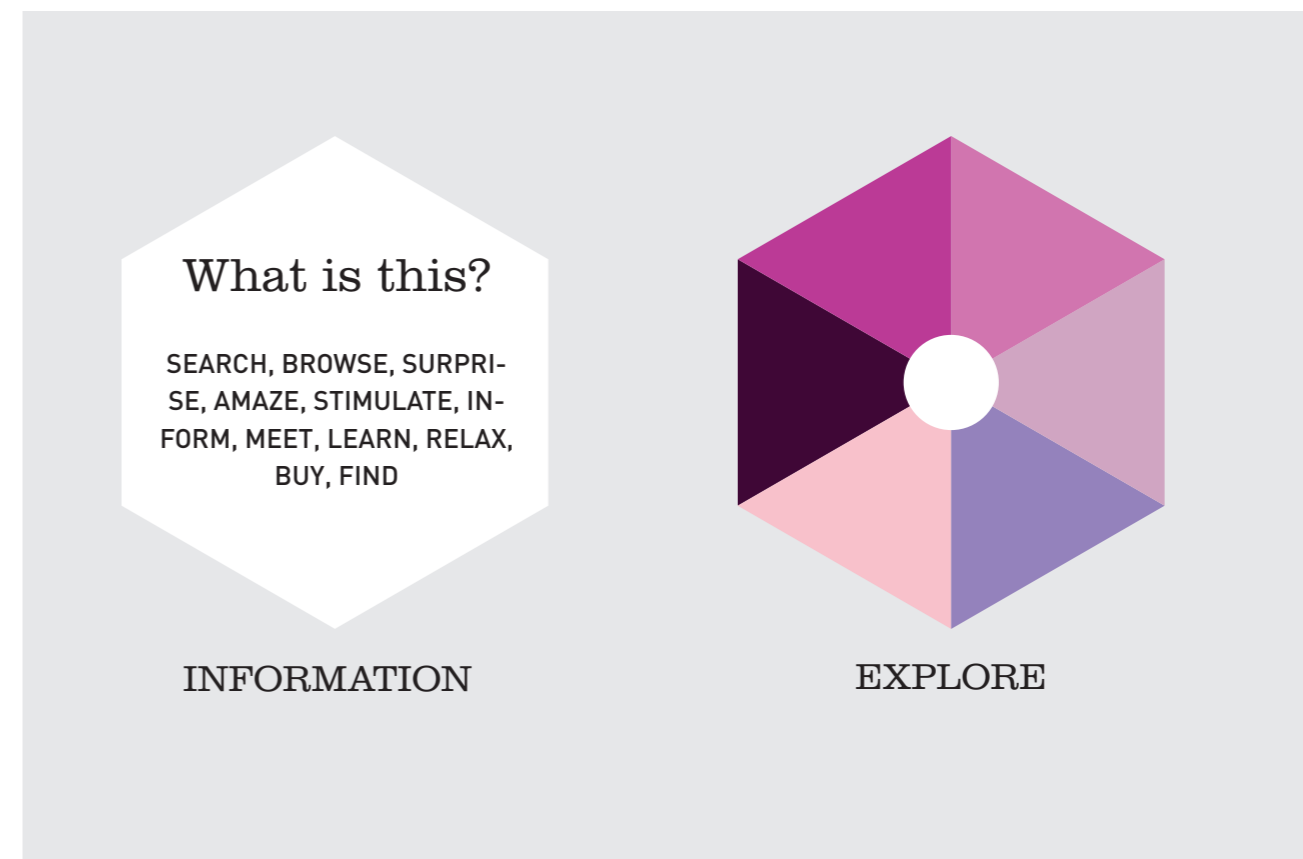
Wayfinding is provided for people who:

- GO TO A SPECIFIC AREA
- WALK A SPECIFIC ROUTE
- LIKE TO EXPLORE AN AREA

Wayfinding tasks → EXPLORE AND INFORMATION



Wayfinding tasks → EXPLORE AND INFORMATION



È accertato che l'architettura è un dato essenziale per l'orientamento. Nel '56 un collega che insegnava alla Royal College of Art disse: 'Una buona segnaletica non può guarire edifici malati', un'affermazione tuttora valida. Abbiamo bisogno di una migliore architettura per trovare la nostra strada; una questione che deve interrogare il mondo dell'architettura. La prima cosa gli architetti usualmente ribattono è: 'I nostri edifici parlano da sé!'. Di fatto, invece, questo non accade quasi mai. Il punto è: se la comprensione del sistema di segnali è in conflitto con l'interpretazione intuitiva dell'ambiente, il segnale sarà ignorato. Infatti, come è naturale che sia, il soggetto si basa di più sull'architettura.

Per esempio, la logica vorrebbe che l'ingresso di un edificio sia aperto sulla facciata che si dispone sulla strada principale; se ciò non avviene è obbligatorio apporre un segnale per indicare dove si trova in realtà l'entrata.

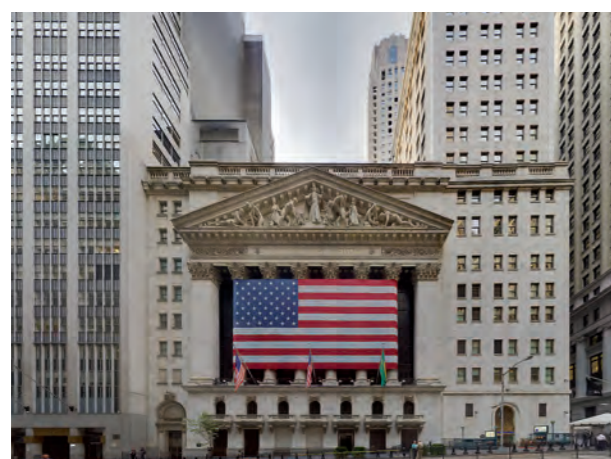
► Concertbouw, Amsterdam

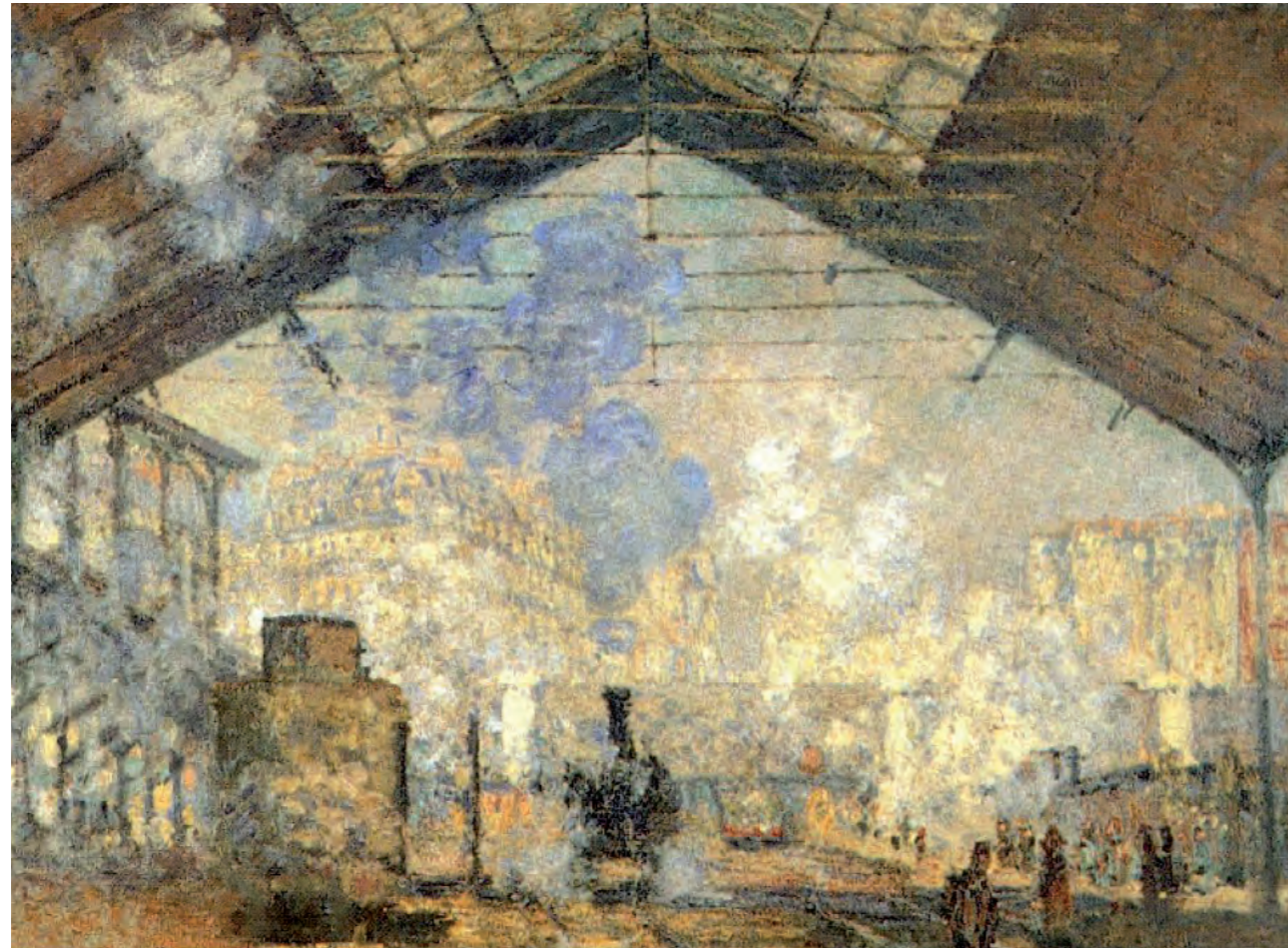
▼ Wall Street, New York

Consideriamo due edifici distinti ma analoghi: la sede della Borsa di New York e la sala per concerti di Amsterdam. Ebbene, condividono la stessa tradizione architettonica di costruzione classica e palladiana, come molti edifici in Italia. Se nel dare indicazioni suggerissi genericamente di seguire l'edificio greco-romano, probabilmente, vi farei arrivare nel posto sbagliato.



► Questo è un magnifico edificio, ma dovete sapere che è lo Stadio Olimpico di Monaco, perché potrebbe anche difatti essere il padiglione di una fiera. È un edificio originale, che si fa ricordare, ma potreste anche non riuscire a intuire di cosa si tratta.





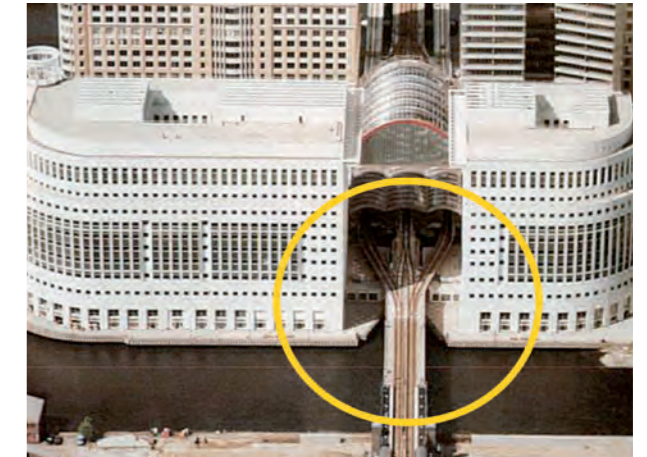
◀ In tutto il mondo, la sola tipologia di edifici che tuttavia può vantare un riconoscimento naturale è quella delle stazioni ferroviarie di un tempo: si riconoscono immediatamente perché obbediscono al principio della forma che segue la funzione. Camminate in qualunque città e le riconoscerete subito, soprattutto se progettate nel XIX sec. Vedrete il tetto tondo, la torre, poi l'orologio e ancora la scritta: Stazione Centrale. Questa è la concezione che prevale in ogni parte del mondo. Oggi tante stazioni ferroviarie non presentano nessuno di questi elementi, tuttalpiù mantengono la stessa forma per il tetto. Così, le moderne stazioni ferroviarie possono somigliare a qualsiasi altra tipologia di edificio.



◀ ▲ Stazione centrale, Anversa

Un altro aspetto che caratterizzava le stazioni di un tempo era che la luce guidava chi le attraversava: andare verso la luce significava andare verso i treni in partenza. Allo stesso modo, arrivare in treno dentro la stazione significava addentrarsi nel buio. In simili stazioni ferroviarie classiche non c'è bisogno di molta segnaletica.

▼ Stazione Centrale, Helsinki



▲ Docklands Light, Londra

Anche questa moderna stazione metropolitana di Londra è subito riconoscibile, il treno entra nell'edificio che è esattamente un buco; il concetto arriva chiaramente.

▼ Stazione Metropolitana, Parigi

Questa è una stazione che parla da sé: si vedono addirittura i vagoni, le scale, la torre, il capannone. E quindi non c'è dubbio: la metro è lì ed è facile individuarla essendo, tra l'altro, al di sopra del livello stradale.



▼ Gare de Montparnasse, Parigi

Gli architetti hanno realizzato nella stazione di Montparnasse un edificio che ospita uffici, travestito da stazione. Vi erano già presenti la metropolitana e la stazione ferroviaria tradizionale. Quando è cambiata la destinazione d'uso per farne una stazione di TGV, davanti all'edificio, è stata costruita un'arcata artificiale in vetro tra due pilastri: un dispositivo architettonico falso è stato posto fuori dall'edificio per dare l'effetto della stazione. Il Boulevard Montparnasse è riconoscibile oggi ad un chilometro di distanza. Un'operazione che quindi ha funzionato perché esperienziale: chi viaggia si affida alla propria esperienza. Se invece si realizzano edifici completamente diversi, il soggetto non può metterli a confronto con nessuna cosa incontrata in precedenza. E si

sente smarrito. Certi architetti non sono favorevoli a simili interventi perché ritenuti 'finti'. Personalmente non sono contro ciò che è falso, l'importante è che funzioni. Spesso invece i designer sono dei puristi e progettano senza tenere in considerazione gli effetti. A mio avviso l'importante è che un progetto funzioni, che sia accettato. Altro aspetto interessante di questo progetto: girando attorno a questa arcata è possibile vedere in profondità, attraverso una sorta di canyon. C'è la metropolitana, ci sono i treni ed è stata scavata una sorta di grotta! Quando i passeggeri escono dalla metro - che è scura - hanno il vantaggio di avere luce: riescono a vedere e a camminare verso l'uscita, il punto luminoso verso quale tendere. Una soluzione perfetta per risolvere il problema dell'orientamento.



▲ Stazione Metropolitana, settantaduesima strada, New York.

In alcune stazioni di New York si sta realizzando un sistema per illuminare l'edificio dall'interno, soluzione praticabile quando, come nella Grande Mela, c'è un livello sopraelevato. Si immette luce sotto terra. Ai visitatori piace perché la luce è sempre rassicurante, soprattutto quando si è sottoterra: garantisce maggiore sicurezza ed è d'aiuto all'orientamento. Come risultato di venti anni di esperienza nel design, abbiamo stilato un elenco di priorità che dovrebbero guidare gli architetti nell'articolazione delle caratteristiche spaziali e funzionali degli spazi progettati:

- ingressi e uscite riconoscibili
 - percorsi di circolazione riconoscibili
 - piazze e spazi dove la gente si può riunire
 - evidenza dei punti di transizione laddove si lascia la zona centrale e si imboccano altri percorsi
 - indicazione dell'ordine spaziale e della gerarchia della struttura (segnalare il grado di importanza di un'area)
 - circolazione verticale ben evidente (scale ed ascensori).
- La nuova stazione ferroviaria di Berlino (Berlin Hauptbahnhof Station) rappresenta a questo proposito un caso paradigmatico con l'intera area delle scale mobili realizzata in trasparenza.
- chiara presenza di punti di riferimento. Ad esempio, nel caso di edifici come gli ospedali dove sono presenti più ali, ciascuna di esse deve avere lo stesso aspetto ma deve

essere articolata diversamente ad esempio con dei materiali diversi.

Se l'architetto che ha progettato lo spazio ha tenuto conto degli aspetti esposti qui sopra, il compito per il designer che si occupa dei sistemi di orientamento è decisamente più facile. Il problema è che il design dovrebbe essere intuitivo. Per fare un esempio, spesso mi ritrovo a combattere con il mio registratore DVD, perché troppo complesso. È vero che il registratore prevede sempre un libretto di istruzioni, ma quest'ultimo è la prima cosa che vola fuori dalla finestra! Tutti noi chiediamo ai designer di fornirci qualcosa di più intuitivo, anche nel caso degli edifici. In buona sostanza, qual è il nostro compito? Fornire informazioni utili agli utenti, quello che gli architetti non possono o non vogliono fare, presentare una panoramica dei servizi offerti, segnalare i possibili percorsi, identificare gli spazi, dare istruzioni, sul cosa fare e sul cosa non fare. Spesso invito a Washington oppure a New York gli architetti, così come vengo invitato da loro in altri parti del mondo, per discutere su simili questioni. Come un predicatore, la mia missione è quella di dire agli architetti di migliorare il loro lavoro. Del resto, gli architetti sono i primi a ritenere la segnaletica anti-estetica, ma solo progettando con certe accortezze un edificio è possibile ridurla effettivamente ai minimi termini.



Orientation LANDMARKS

► Il secondo elemento che entra in gioco nel processo di orientamento è il landmark, il punto di riferimento. Nell'immagine vediamo il Grand Central Terminal a New York, il Chrysler building ed in mezzo c'è quella che potremmo definire 'una scatola di vetro'. Nelle grandi città, tutti conoscono questo genere di edifici che divengono quindi dei veri e propri punti di riferimento. Questi landmark sono decisivi per l'orientamento, anche se per funzionare non devono essere concentrati nella stessa zona della città, ma disseminati nel tessuto urbano.

▼ Venice Clock Tower, Denver

Qui, anche se svetta il campanile di San Marco, siamo a Denver. Nonostante la riuscita perfetta dell'imitazione nessuno a Denver dubiterebbe mai di essere finito a Venezia!



▼ Disney Concert Hall, Los Angeles

Nonostante l'apparenza, questo non è il Guggenheim Museum, ma la nuova sala concerti della Disney, il Disney Concert Hall. Mentre scattavo questa foto un poliziotto mi ha raccontato che dopo l'apertura di questo teatro, gli incidenti a quell'incrocio erano triplicati, perché tutti alzavano lo sguardo e venivano abbagliati dalla luce riflessa dalla facciata dell'edificio. È un fantastico landmark, ma non bisognerebbe mai fare nella stessa città due edifici landmark ad opera dello stesso artista: Frank Gehry può essere tale una volta sola! Tutto può essere un landmark (una stazione, una chiesa, ecc) l'importante è che sia unico nel contesto nel quale si trova.



► Agenzia pubblicitaria, Los Angeles

Questa è una famosa fotografia che ritrae la sede di un'agenzia pubblicitaria a S. Monica. Non resistevo alla curiosità di capire dove fosse l'ingresso e mi ci sono recato di persona; mentre procedevo verso quello che sembrava l'ingresso il clacson di un'auto mobile alle mie spalle mi ha fatto intendere che quello era l'accesso al garage.

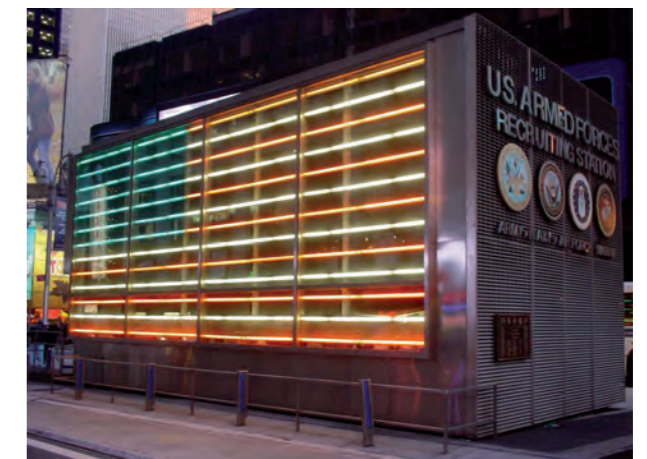
▼ Stazione Ferroviaria, Almere, Paesi Bassi

Questo è un esempio più recente. È una stazione olandese, i treni non sono visibili ma è perfetta, ben riconoscibile ed è evidente dove si deve andare per prendere il treno.



▼ I landmark possono anche non essere degli edifici ma delle forme grafiche, delle immagini come, ad esempio, il Donna Karan che pubblicizza Broadway nella città di New York: è presente da oltre venti anni e, paradossalmente, il rischio è che se un giorno Donna Karan dovesse andarsene, perderemmo il landmark.

▼ Ufficio di reclutamento, Times Square, New York
Questo ufficio è perfetto perché le luci richiamano la bandiera americana. È immediatamente riconoscibile, anche a Times Square.



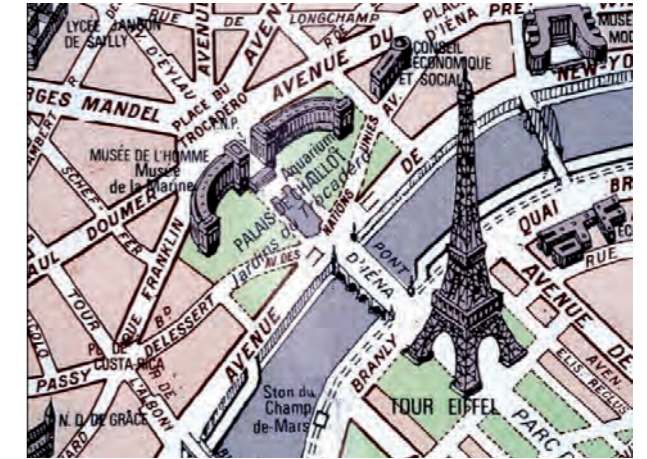


◀ Stazione Metropolitana, Londra.

In questo caso, grafica, logo, colori e nome si integrano l'un con l'altro. Tutto è stato progettato globalmente e il risultato è una splendida esperienza di design.

▶ Dockland, zona portuale di Londra,

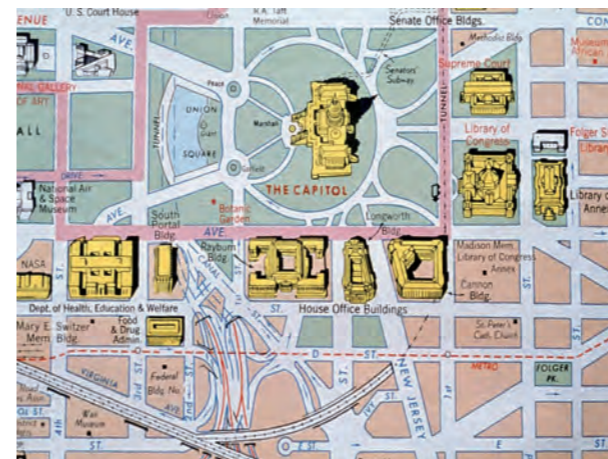
Questo quartiere residenziale è riconoscibilissimo. Dove un tempo si estendeva la baia, oggi, si concentrano molti uffici. Tuttavia, le tre gru nell'immagine che ci comunicano che ci troviamo in una baia sono finte! Sono dei laminati bidimensionali in acciaio piatto: uno stratagemma per dare l'esperienza della baia. Ancora una volta i puristi si sono scagliati contro questa finzione ma, visto che funziona, non lo trovo un intervento sbagliato.



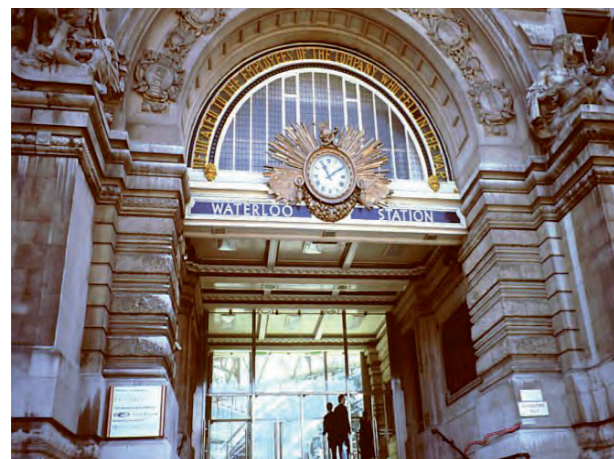
▲ Creare dei landmark ed integrarli nelle cartine resta un modo molto efficace di promuovere l'orientamento come la torre Eiffel nel caso di Parigi.

▶ Nelle stazioni, a volte basta il nome sulla porta di ingresso per identificarle. In questo caso le lettere sono esattamente dove te le aspetti e l'insieme risulta molto efficace anche come punto di incontro.

▼ Anche gli orologi aiutano tantissimo: da secoli campeggiano sulle facciate di municipi e stazioni.



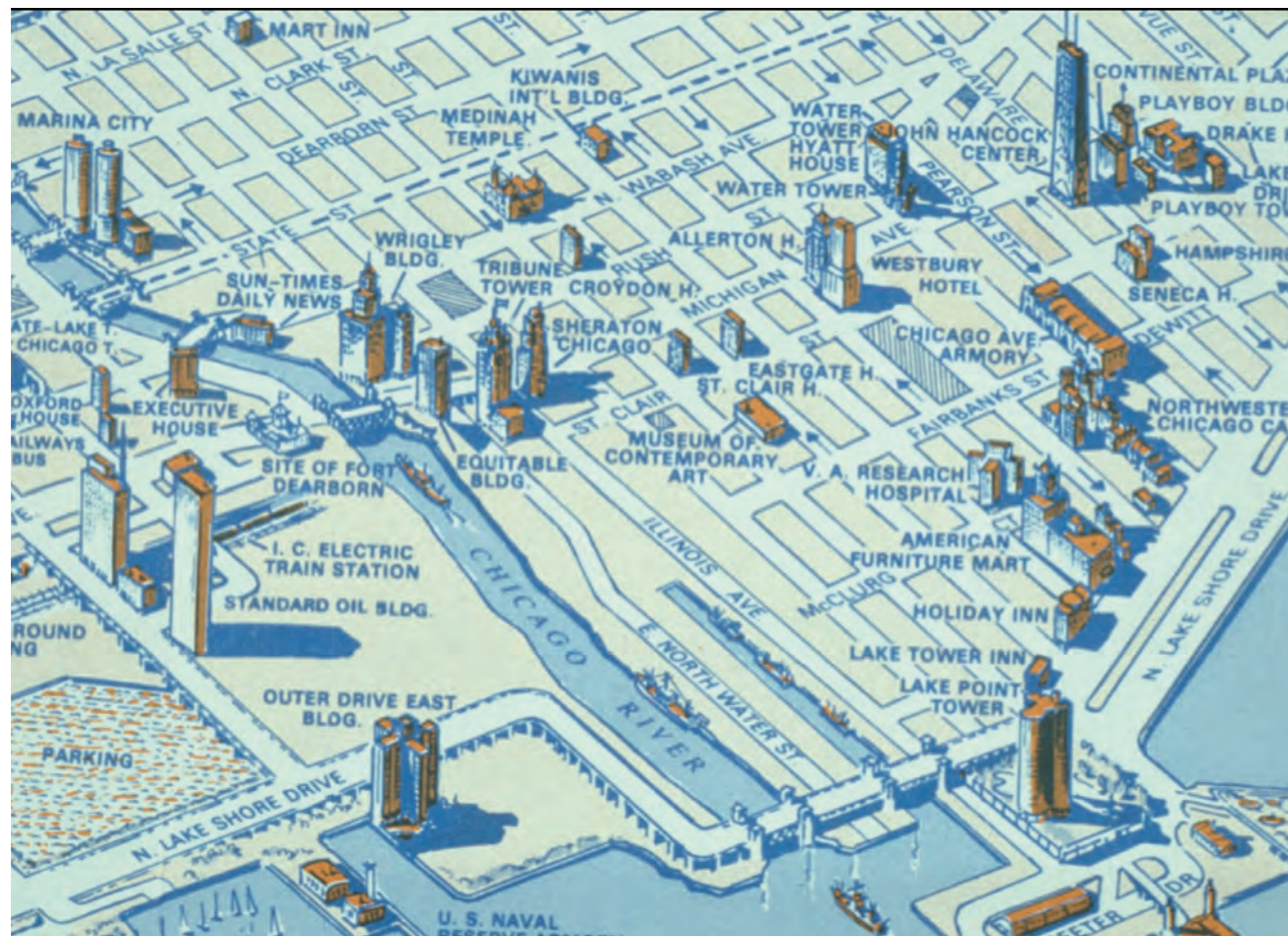
◀ In questa bellissima cartina di Washington, l'altezza degli edifici pur differendo di solo uno o due millimetri dalla superficie piana, grazie alle ombre si traduce quasi in un modello a tre dimensioni. Se un edificio è troppo alto, infatti, non è più possibile vedere la strada che è alle sue spalle. Le ombre proiettate, invece, restituiscono efficacemente informazioni sull'organizzazione dello spazio.



▶ Un altro vantaggio di disporre di landmark nella città è che possono essere utilizzati sulle cartine topografiche. La cartina è uno strumento di comunicazione antichissimo, impiegato da migliaia di anni. Anche nelle una vecchie mappe sono già presenti landmark.

◀ In questa immagine una cartina di Amsterdam dove sono rappresentate le case, ma il grafico che l'ha progettata ha tralasciato gli edifici meno importanti in modo tale che emergessero le parti più significative. La città è sempre la stessa, ma la mappa è leggermente alterata per lasciare in evidenza le aree principali. Un po' come tristemente avviene nella fotografia che ritrae la città di Hiroshima dopo il bombardamento nucleare.





22 OTTOBRE
III SESSIONE _ INFORMARE LA CITTÀ



NOTES
LA CITTÀ SENZA NOME.
SEGNALI E SEGNALI NEL PAESAGGIO
CONTEMPORANEO.

▲ Anche questa cartina di Chicago funziona con lo stesso concetto: non è necessario ruotarla nella giusta direzione, gli edifici possono essere identificati a distanza.

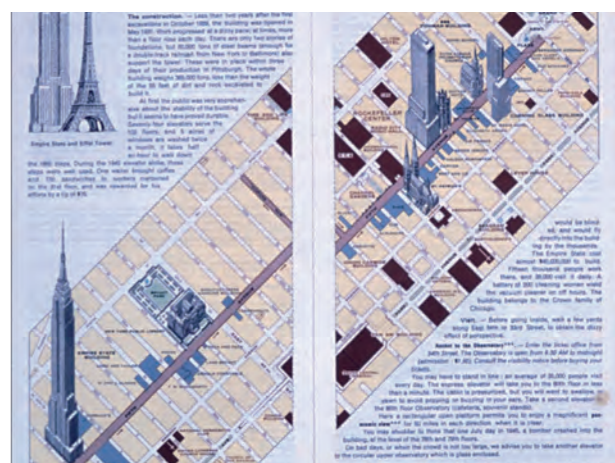
◀ Siena, Piazza del Campo
Una rappresentazione un po' infantile ma efficace. È interessante come alcune persone pur disegnando male (a volte i designer professionisti eccedono nei tratti) riescano a raggiungere una certa efficacia.

► Questa immagine è interessante. Il fine è di indicare dove si trovano i negozi: come se si volasse con un elicottero sulla isola di Manhattan. Ancora una volta, un po' infantile come disegno, ma dall'effetto senz'altro forte.

▼ Cartina di Salisburgo.
Un altro modo efficace di usare landmark. Al di là di complicati e costosi stratagemmi, è bastato qui colorare di rosso i punti di interesse e di verde le colline attorno, rendendole quasi tridimensionali. A volte il solo colore risulta sufficiente per evidenziare un punto.



▼ Da tempo penso che le guide Michelin rappresentino uno dei migliori esempi di design. La cartina presente sulla guida di New York propone una combinazione assolutamente efficace: i principali edifici sono resi in 3D, i meno importanti sono in colorati di marrone e tutto il resto è piatto.



▼ Holiday Resort, Paesi Bassi

Ecco ciò che cerca ogni viaggiatore: una serie di segnali. All'entrata di una città come di un piccolo centro urbano si scende dall'auto e ci si guarda intorno alla ricerca di informazioni. Ciò che le persone ricercano e sperano di trovare, in una città come in un ospedale, sono destinazioni scritte sui dei segnali. Naturalmente non è possibile mettere un segnale per tutto. C'è bisogno di un sistema organico e coerente, quello che noi progettiamo. Un designer deve puntare alla soluzione ideale.



▲ In questa immagine una zona industriale d'Italia. Sicuramente il sommarsi di tanti segnali in una sola rotonda è brutto a vedersi e genera confusione, anche se si tratta di segnaletica stradale ufficiale. Tra l'altro, l'inserimento di loghi, che comunque nessuno riesce a leggere a distanza, risulta pericoloso perché per decifrarli è quasi sempre necessario rallentare.

▲ Sono ormai dieci anni che vengo in Italia e continuo a rimanere stupefatto da simili fenomeni. Magari l'ufficio tecnico comunale non consente che sia realizzata una nuova finestra nella vostra casa ma, al contempo, permette che il bellissimo paesaggio italiano continui ad essere deturpato dall'assieparsi di segni e segnali.

► Uno dei più antichi esempi di informazione sulla strada. L'indicazione 'km 9 - sezione VII' su una pietra dipinta a mano consente, ad esempio, alla polizia di individuare correttamente il punto della sede stradale in cui è avvenuto un incidente. Segnali che tendono ad essere rimossi per essere sostituiti da altri molto più brutti. Tuttavia a Belforte (Siena) ho trovato una piccola fabbrica che li restaura per rimetterli in produzione: rossi per i km e neriper le distanze minori. Li trovo davvero perfetti!



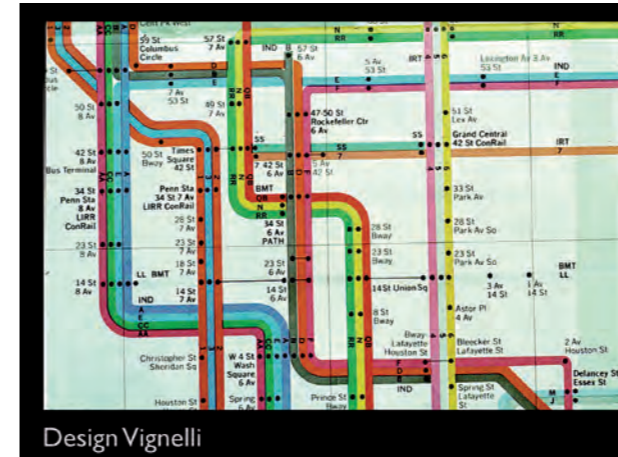
Navigazione PERCORSI

Le mappe sono strade che combinano diverse destinazioni, rotte e percorsi; ciascuno segue il proprio itinerario per arrivare alla propria meta.

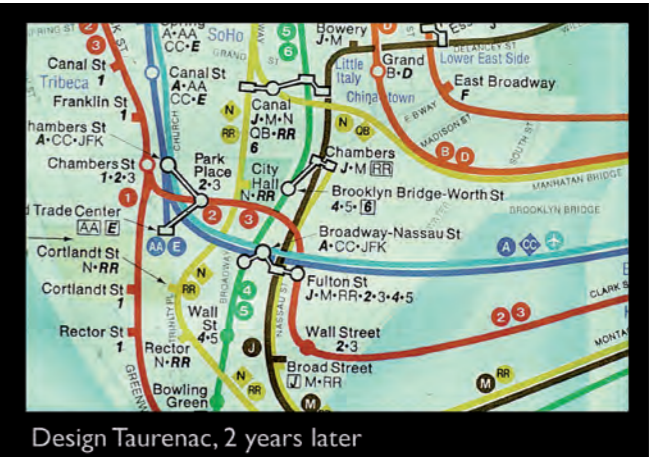
Il caso di Mestre è straordinario: una città antica in grado di offrire tutta una serie di percorsi per tram, autobus e vaporette.

► Manhattan, USA

La metro newyorkese nonostante attraverso precisi codici di colore presenti un aspetto molto formale è allo stesso tempo molto *user friendly*.



Design Vignelli



Design Taurenac, 2 years later



◀ Metropolitana di Londra

Lo schema della metro di Londra è ormai un famoso landmark: già di per sé costituisce un marchio. È un poster fantastico e riconoscibilissimo con cui si può giocare all'infinito, senza mai risalire all'originale. Probabilmente pochi conoscono la mappa di partenza: la Harry Beck's map, una brutta rappresentazione resa nota dalla predominanza del colore marrone e le linee indistinte.

▲ La stessa cosa è accaduta con la cartina della metropolitana di New York: i cittadini la detestavano perché non riuscivano a riconoscerla la propria città. Dopo un paio di anni, l'MTA ha chiesto a Turenac di realizzare una cartina più realistica. Il risultato è una sottomappa molto specifica, con un codice cromatico fatto di colori decisamente intensi dove, oltre alle linee della metropolitana, è rappresentata anche la città e le possibilità di spostamento alternative.

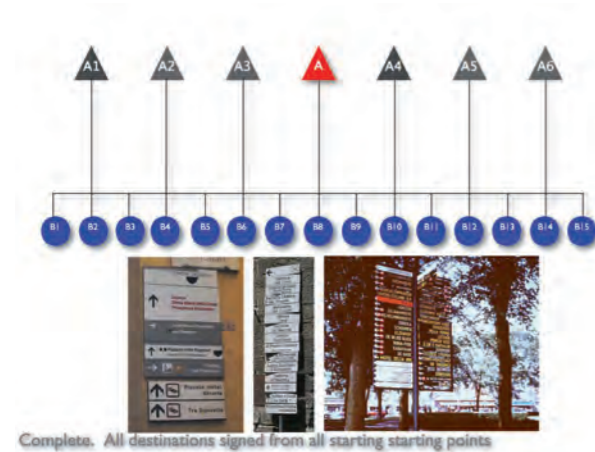
▼ Indubbiamente tradurre in mappa una rete di percorsi è problematico e nonostante il sig. Beck abbia avuto una buona idea di base il disegno presenta molti difetti. Credo che sia sempre opportuno presentare le informazioni topografiche non in base al purismo della visione ma, innanzitutto, tenendo conto del loro valore d'uso. Con un gruppo di studenti abbiamo messo alla prova le indicazioni della cartina e, all'atto pratico, abbiamo riscontrato tutta una serie di incongruenze. Ad esempio, attenendosi ad essa, per raggiungere Aldwych devo partendo da Temple è necessario prendere la Piccadilly Line, andare a Embankment, salire sulla Linea Nord, cambiare ancora per Holdborn e, infine, proseguire in direzione Aldych: per un totale di almeno quarantacinque minuti di viaggio. In realtà, come appare chiaro nella versione realizzata da noi in università, si può raggiungere Aldwych da Temple con una passeggiata di due minuti, semplicemente attraversando la strada! Un utente abituale della metropolitana di Londra conosce quanto sia complicato leggerne la cartina: un esempio di puro design che ha un suo senso se esposta nei musei, ma che in pratica si dimostra fallace.



▼ Partenza ed arrivo

Esistono innumerevoli modi di raggiungere il punto B partendo da A. Così come esistono altre infinite destinazioni raggiungibili dal punto A. Di fatto, una città può essere raggiunta da tantissimi punti diversi e, una volta raggiunta, al suo interno possono esservi mille destinazioni diverse. Com'è possibile creare un sistema che funzioni con tutte queste variabili? Queste immagini riportano alcuni esempi di come persone diverse abbiano tentato di aiutare il viaggiatore a raggiungere una particolare destinazione. In teoria possono esservi infiniti percorsi possibili. Negli esempi qui riportati, gli itinerari sono disegnati in modo tale che intercettino diverse destinazioni.

22 OTTOBRE
III SESSIONE _ INFORMARE LA CITTÀ

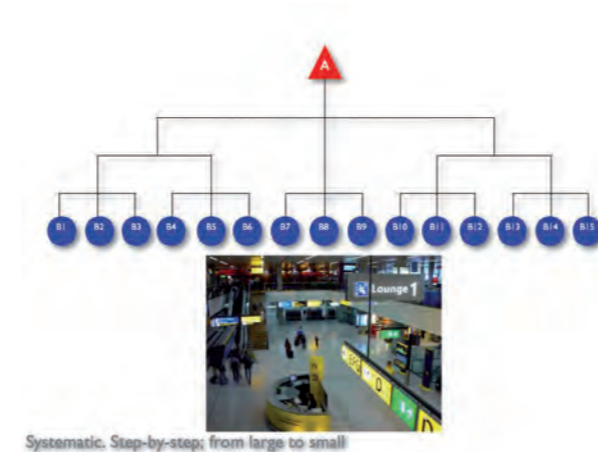


Complete. All destinations signed from all starting points

NOTES
LA CITTÀ SENZA NOME.
SEGNALI E SEGNALI NEL PAESAGGIO
CONTEMPORANEO.



▼ Questa cartina realizzata per la città di Amsterdam rappresenta un ottimo esempio. In base alle necessità, si seguono dei percorsi specifici. È un concetto molto semplice. Inoltre, lungo il percorso, per mezzo di simboli grafici, possono essere evidenziati ponti, strade, piazze, canali mentre i riquadri rossi indicano le destinazioni. Nel dettaglio, in questa una cartina che fa parte del sistema, la casa di Anna Frank è la destinazione principale ma, all'interno del riquadro rosso, sono riportate destinazioni secondarie. Ci sono poi gli incroci tra due o più percorsi: nel caso del percorso che conduce al Museo Plein sono indicati soltanto i punti di interesse vicini al museo; poi si può cambiare direzione e raggiungere il vicino mercato dei fiori di Muntplein seguendo l'altro percorso. Nel 2004



Systematic. Step-by-step; from large to small



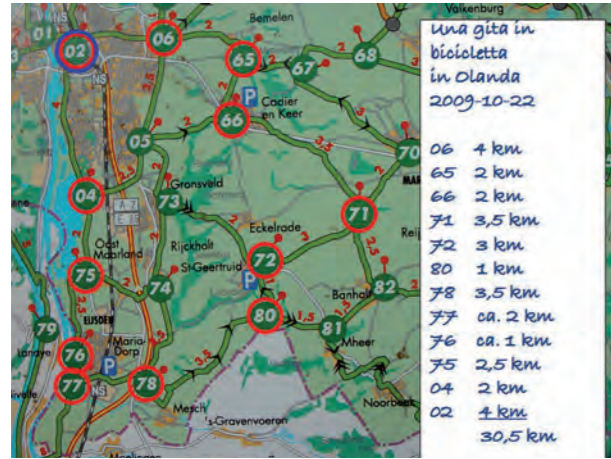
sono stato invitato da Giovanni Anceschi a partecipare al Wayfinding Workshop *Vivere Venezia*, dove veniva proposto l'ideazione di un sistema di navigazione per la città. Il sindaco di allora aveva dichiarato che per visitare Venezia si doveva fare a meno delle piantine: bastava soltanto camminare a lungo. Certo, può essere interessante perdersi, ma non a lungo. In una città come Venezia non sempre si va direttamente da A a B: si vogliono vedere anche altre cose. Spesso però ci si stanca e allora si decide di arrivare subito in Piazza S. Marco o alla stazione e, se non riusciamo, è naturale innervosirsi. Il tipo di sistema allora proposto risponde a queste esigenze. La città di Venezia conta quattro distretti centrali, undici sestieri, isole minori e il lido. Nel tessuto urbano sono poi disseminati almeno sessantotto monumenti principali, novantanove chiese, centocinquantuno palazzi, novantotto alberghi, sessantotto negozi importanti, trentasei teatri, quarantuno bar, cinquantasei ristoranti, ecc. È evidente la problematicità di realizzare una segnaletica che tenga conto di tutte queste destinazioni.

► Una soluzione possibile potrebbe essere quella di creare quattro percorsi. Il primo in direzione dell'Accademia alla Giudecca, il secondo da S. Marco alla stazione centrale, il terzo verso la parte settentrionale e il quarto verso i traghetti che collegano a S. Michele e alle altre isole. I percorsi principali sono indicati in grassetto, rispetto alle vie secondarie; anche l'uso di colori diversi può essere d'aiuto. Non si tratta di percorsi veloci ma volutamente pensati per rendere autentica l'esperienza della città. Ovviamente, piazza S. Marco si attesta sia come punto di partenza ideale che come punto di congiunzione e crocevia dei diversi percorsi. Come per la metropolitana o gli autobus, alla destinazione finale del percorso può anche essere attribuito un numero.

► Al di là dell'impostazione scelta, è sempre comunque necessaria la segnaletica. Così, dopo aver preso in considerazione i materiali e i colori che caratterizzano Venezia, abbiamo proposto questo tipo di segnaletica.

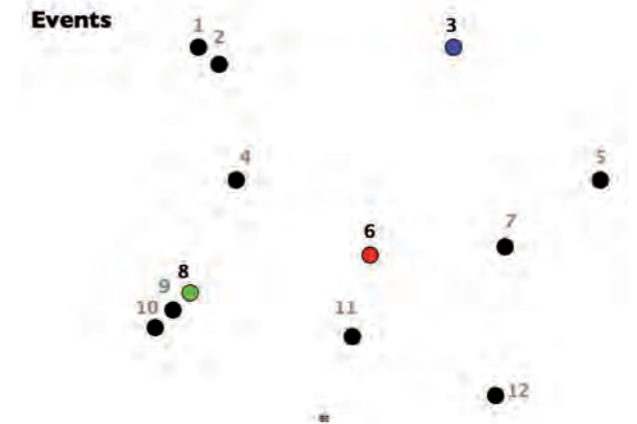
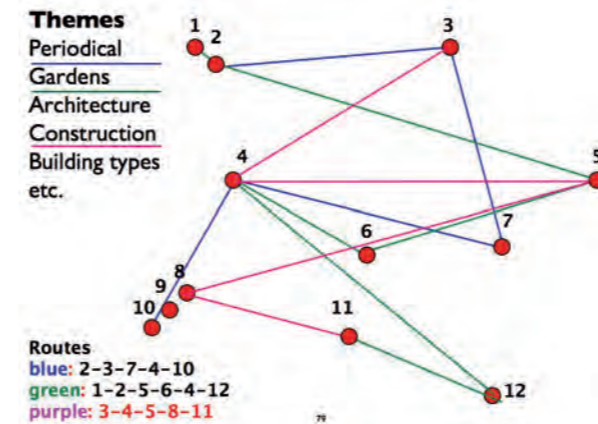
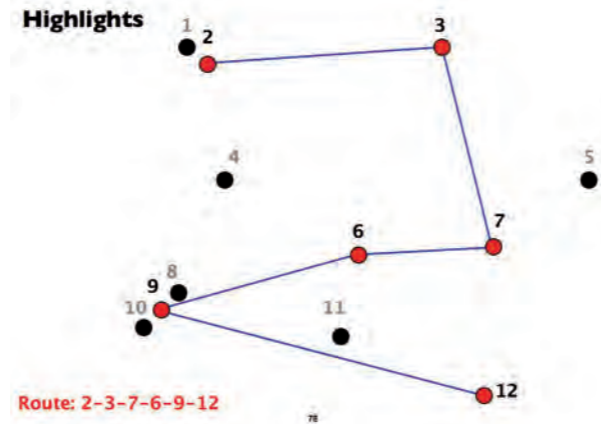
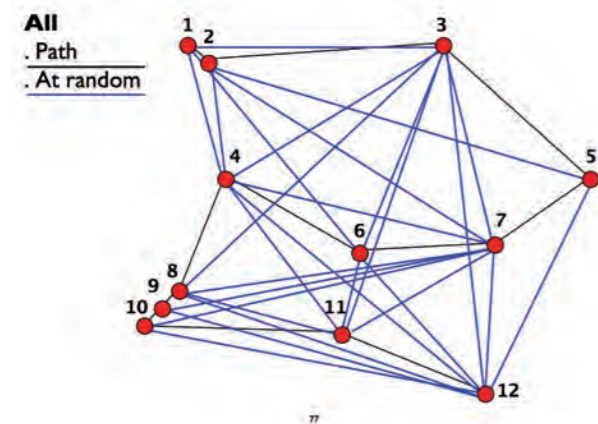
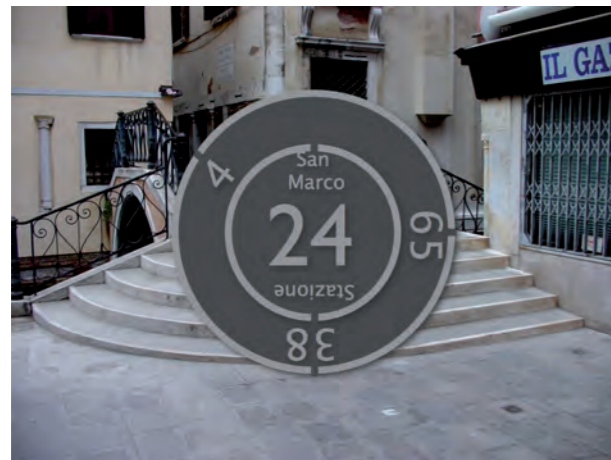
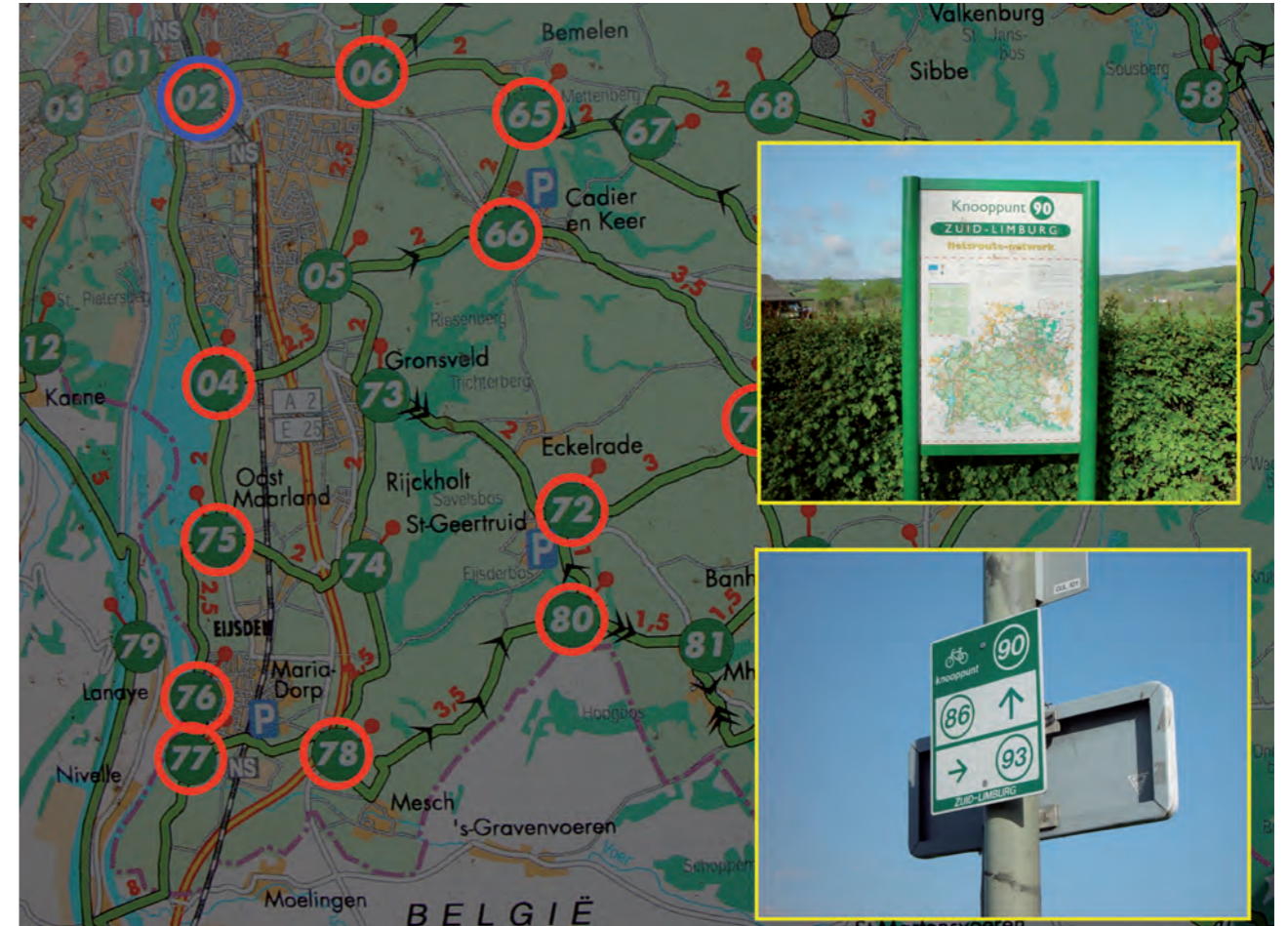


Navigazione NODI



◀ ▶ Percorsi ciclistici, Limburg, Paesi Bassi
Attraverso tre o quattro percorsi principali, questo sistema fatto di nodi e crocevia consente di raggiungere centinaia di destinazioni diverse. Si tratta di un sistema di piste ciclabili che ha avuto un grosso successo in Olanda. Partendo dalle diverse destinazioni si può ideare un percorso e attribuire un numero ai vari nodi. A loro volta i nodi possono essere messi in collegamento tra loro attraverso ulteriori percorsi casuali. Inevitabilmente il risultato è un'immagine piuttosto complessa. La maggior parte di questi percorsi sono stati creati in zone d'interesse turistico dove si va in bicicletta per puro diletto. È possibile evidenziare i nodi di interesse, senza scrivere nomi, sulla cartina o addirittura sul cellulare e disegnare il percorso da seguire. In corrispondenza dei nodi una segnaletica molto discreta, praticamente invisibile al turista inconsapevole, indica la numerazione corrispondente al luogo e una piccola cartina.

◀ Come adattare un simile sistema di nodi a una città come Venezia? I suoi numerosi ponti e piazze sono dei luoghi di sosta eccellenti: punti ideali per essere orientati e guidati. Tuttavia di segnaletica tradizionale ce n'è già molta: sestieri, calli, denominazioni stradali e purtroppo, anche molti graffiti... La soluzione che ho proposto consiste in una placca metallica posta sul terreno che segnala il nodo e i suoi collegamenti senza generare ulteriore inquinamento visivo. A distanza di cinque anni, però, Giovanni Anceschi mi conferma che quest'idea non ha trovato esecuzione. Del resto, questa è la situazione in Europa: tra progetto e sua realizzazione intercorrono fattori come politica, denaro, cattiva amministrazione ecc

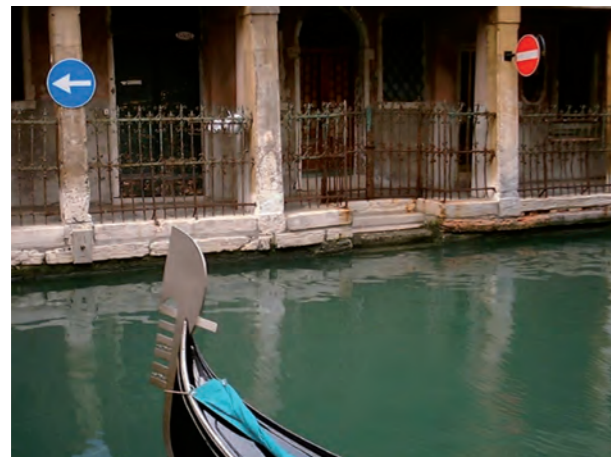




◀ Aeroporto di Newark, New Jersey
Questo rappresenta un tipico esempio della segnaletica generalmente adottata negli aeroporti. Si potrebbe far meglio, ad esempio aggiungendo un *Welcome*, però quantomeno è funzionale.
▼ Nelle città storiche, soprattutto in Italia, è sempre possibile trovare cose strane come questa segnaletica per gondole tra i canali veneziani.
▼ In questo caso, un ristoratore non potendo disporre di segnaletica ha risolto esponendo questo tavolino con freccia.
▼ A Lisbona, ho trovate anche questo: non credo che simili trovate siano da proibire, sono simpatiche purché non siano troppo diffuse.



Probabilmente i numeri civici rappresentano uno dei sistemi di segnalazione più antichi (a Venezia, i pochi presenti sono dipinti).
◀ Anche i cimiteri non mancano di segnaletica.
▼ Questi sono dei cattivi esempi di segnaletica contemporanea in Italia. Mettere una simile accozzaglia in una città di stampo medievale è assurdo. Questo è l'esempio peggiore che abbia trovato... perfino gli hotel sono 'rappresentati'.



▲ Questa scovata a S.Michele, in stile quasi da cimitero, ricorda che è proibito fumare.
◀ Parco pubblico, Miami
In questo caso si tratta di segnali obbligatori che, purtroppo, indicano tutte le cose che è proibito fare. Il tutto potrebbe essere riassunto in un unico grande messaggio, ma non viene fatto.
▶ Queste invece sono delle bellissime segnaletiche in ceramica di quasi trecento anni fa perfettamente integrate ai muri esterni.



► 'Abitate in una zona dove esistono delle curve': d'accordo, grazie per l'informazione! Il paesaggio tutto ci ricorda che ci sono curve: è una zona collinare, è evidente che ci siano curve. E quando piove, sappiamo tutti che le strade diventano scivolose, perché ricordarcelo? Sono informazioni non necessarie, che ci avvertono di cose che già sappiamo. È il buon senso che ci porta a fare attenzione alle condizioni della strada, non deve essere lo Stato a ricordarcelo continuamente...

▼ Altrettanto assurdo è trovare un simile segnale davanti a un monumento secolare come la Torre di Pisa.



Del resto questa sconsideratezza non è prerogativa italiana: lo stesso avviene in tutto il mondo.

▼ Liverpool Street station, Londra
A Londra esistono già molti sistemi di segnaletica: per il traffico, per chi va a piedi e così via, ma dov'è in questo caso l'entrata della stazione? L'edificio ha dimensioni importanti ma quasi non si vede, oscurato da tutte queste segnaletiche che si sovrappongono.



► Per non parlare della pubblicità. Questa è Las Vegas e ci si aspetta la pubblicità.

▼ Quest'altra però è Roma! Non è terribile?

▼ Questa panchina sponsorizzata non è poi tanto male.

▼ Infine, come se non bastassero tutte le segnaletiche legali, ci sono anche tutti i graffiti e le affissioni abusive.



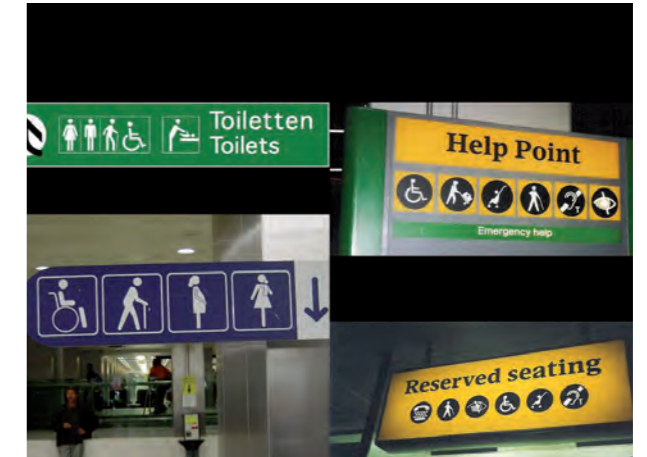
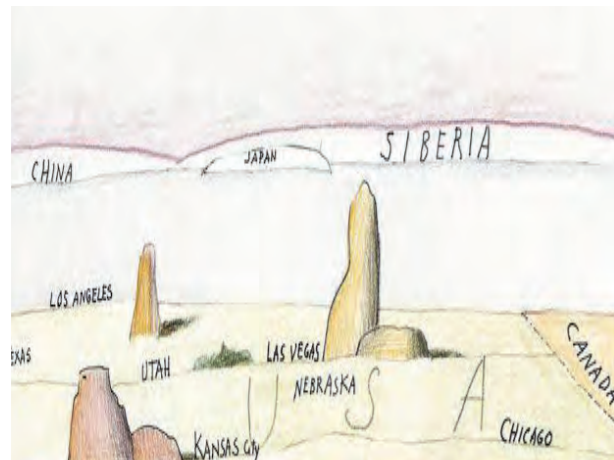
▼ Questa è una famosa mappa di Steinberg. Chi sono i fruitori della città? Dal punto di vista dell'amministrazione committente sono i turisti, i visitatori, le persone che vengono per affari e, ovviamente, i cittadini. Ma dal punto di vista del progettista l'utenza cui far riferimento è molto più diversificata: visitatori frequenti e non, persone con una bassa o un'alta scolarità e che conoscono o meno la lingua del posto, bambini o anziani, portatori di inabilità fisiche o mentali, intraprendenti o deleganti, ecc. In altre parole, è necessario coniugare le esigenze e le aspettative delle diverse tipologie di pubblico, il cosiddetto *wayfinding dilemma*. Quando ci si reca in un ospedale di cui conosciamo solo il nome della struttura, la zona in cui si trova e il nome del medico con cui abbiamo un

appuntamento, dobbiamo anche sapere dove trovare: l'ingresso del parcheggio, l'entrata principale, l'ala giusta, il piano, il corridoio e, infine, la stanza dell'ambulatorio. È impossibile ottenere queste informazioni da soli, ma chi gestisce gli ospedali sembra non sentire la responsabilità di renderle facilmente accessibili.

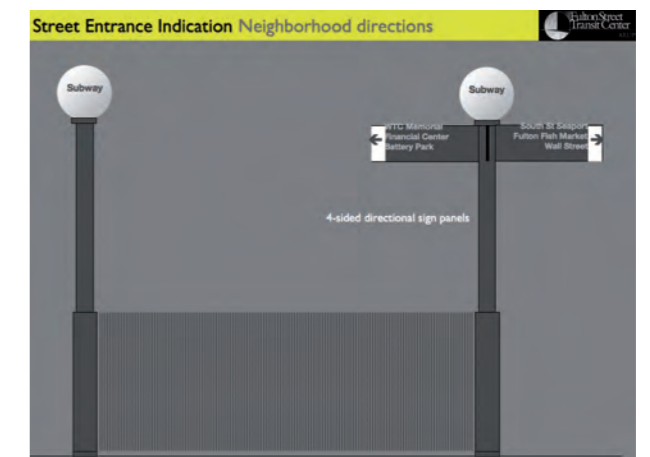
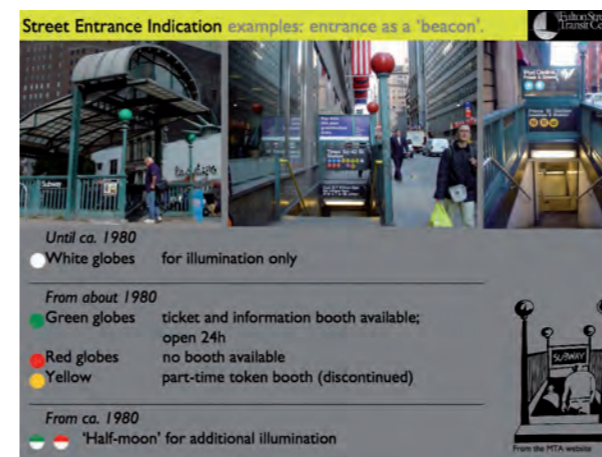
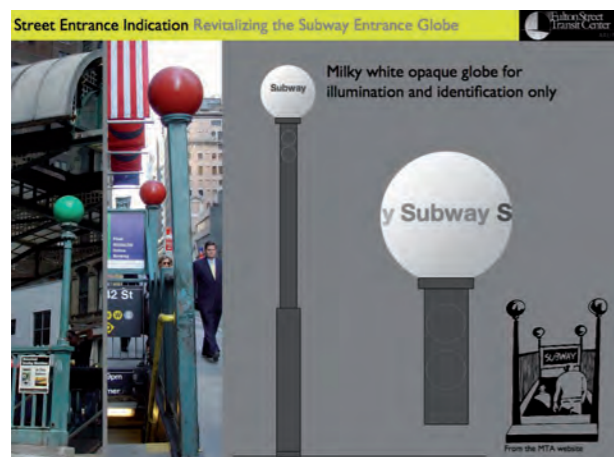
▼ Da uno studio realizzato dalla mia agenzia per conto della MTA è risultato che quasi nessuno a New York conosce il significato del colore di questi globi in parte o interamente verdi, bianchi, rossi o arancioni. L'ambiente finisce spesso per deteriorarsi; in origine c'erano soltanto globi bianchi che illuminavano l'ingresso della metropolitana: questo aveva chiaramente un suo significato. In seguito, allo scopo di segnalare la disponibilità o l'indisponibilità (parziale o totale) dei biglietti, sono stati pensati i globi verdi, rossi o gialli. Come può un avventore saltuario decifrare questo codice? Adesso si è pensato di illuminarli, con il risultato che alcuni appaiono colorati a metà, come a indicare che le biglietterie sono operative al 50%! La soluzione, allora, potrebbe essere quella di mantenere come in origine solo i globi bianchi opalescenti per l'entrata, lasciando ad altri dispositivi di segnaletica il compito di informare sulla disponibilità di biglietti.

► Amsterdam, Zoo Artis
Questo è il sistema segnaletico disegnato per le toilette dell'Artis Zoo di Amsterdam. Oltre alle normali indicazioni delle toilette per signore e signori, ci sono anche quelle per bambini e famiglie, che permettono ai genitori di accompagnare al bagno proprio figlio senza l'imbarazzo di dover entrare nella toilette dell'altro sesso.

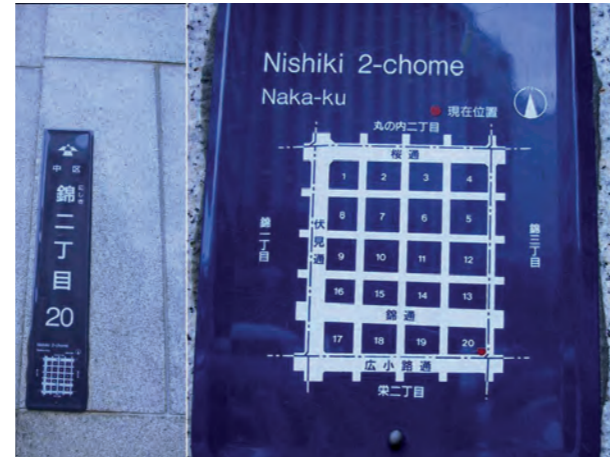
▼ Usciti da qualsiasi metropolitana il problema è riprendere l'orientamento in superficie. Con la mia agenzia ho progettato a New York una sorta di compasso che indica la direzione uptown, nord e ovest. Ennesima idea rimasta ancora irrealizzata...



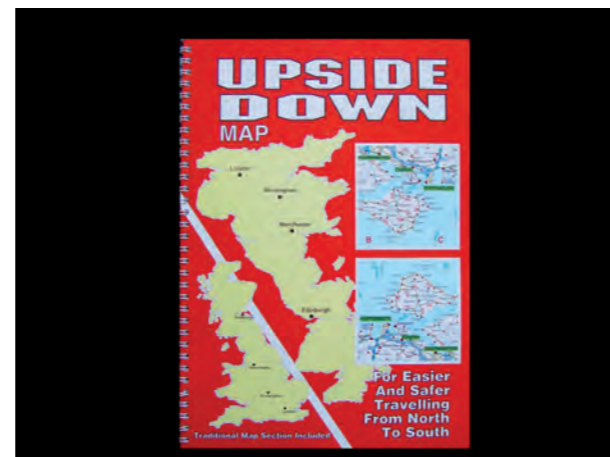
Le persone pretendono sempre più chiarezza. Occorre non dimenticare che l'utenza è composta anche da individui come donne in gravidanza, anziani o disabili che presentano esigenze particolari. Le società di trasporto pubblico ne sono ormai consapevoli e, se in Inghilterra si parla di 'progetto integrato', negli Stati Uniti 'progetto universale e design for all' sono ormai espressioni di uso comune.



▼ Progettare per tutti significa impiegare una terminologia comprensibile a tutti, uniforme e coerente in tutto il sistema. Senza dimenticare di confermare all'utente il raggiungimento della destinazione. Altrettanto importante è considerare le modalità di percezione. La prima regola è che la segnaletica rientri nel campo visivo di coloro a cui è destinata e sia facilmente visibile e 'cospicua' nel contesto. È evidente che realizzare un segnale grigio in un ambiente grigio, di fatto, la rende invisibile. Ciò nonostante, a New York si è realizzata spesso una segnaletica in acciaio inossidabile! Il colore del testo, inoltre, deve presentare un elevato contrasto (ad esempio, in bianco sul nero). Il carattere impiegato deve essere facile e leggibile, con una dimensione non troppo piccola.



► Uno scozzese, arrabbiato per le difficoltà incontrate nell'orientarsi per Londra in macchina, ha realizzato questa bellissima cartina con tutti nomi delle strade capovolti. Pubblicata dai giornali inglesi, non è stata molto venduta...



► Cernobbio, cartina del lago di Como
Anche se difficilmente vedremo qualcuno che la consulta per trovare una destinazione, questa cartina rimane un esempio di ottimo design.



▼ Bruxelles
Questa cartina è parte del sistema informativo adottato a Bruxelles. In rosso è indicato dove ci si trova, mentre in grigio sono segnalate le direzioni percorribili e le principali destinazioni. Arrivati a destinazione un banner conferma che siamo arrivati a destinazione.



The users From the designer's point of view

- Frequent
- Infrequent [unexperienced]
- High educated
- Low educated
- Italian speaking
- Not-Italian speaking

The users From the user's point of view

- Children
- Elderly
- Physical or mental impaired
- Stranger
- Self-reliant
- Reliant on assistance

The users From the city's point of view

- Tourists
- Visitors
- Business people
- Citizens
- Visitors of citizens

La città navigabile Mijksenaar Wayfinding 116

The wayfinding dilemma

Required directions

City Area

Address Hospital

Parking

Entrance

Wing

Level

Corridor

Location Doctor / Dept.

Acquired information

Informazione SIMBOLI

► Questi simboli si trovano in un parco nelle vicinanze di Roma. Magari non tutti sono immediatamente chiari ma sono spontanei e, anche se disegnati a mano, sono più belli di quelli ufficiali. Ai nostri tempi è impossibile fare a meno della segnaletica. La segnaletica è un linguaggio. E come ogni altro linguaggio deve essere appreso; il suo alfabeto e la sua grammatica non sono innati.

▼ Questi sono i simboli impiegati durante nostro progetto per l'aeroporto di Amsterdam Schiphol. Indubbiamente sono molti, forse troppi, ma abbiamo sempre bisogno di una nuova icona. L'importante è sempre indicare anche testualmente cosa significa un simbolo: chi lo vede per la prima volta potrà leggere cosa



▼ Nel caso di questo parcheggio (Amsterdam Schiphol), suddiviso in diverse sezioni, abbiamo utilizzato immagini anziché simboli per identificarle. Per esempio, mucche e tulipani per la sezione Olanda. Questo consente di ritrovare la propria macchina piuttosto facilmente.

Noi spesso testiamo e mettiamo alla prova l'efficacia di nuovi simboli. Nonostante fossimo certi che queste rappresentazioni di città fossero chiare, il test ha invece dimostrato che nessuno riconosceva Tokyo, Berlino o Mosca attraverso le immagini proposte. Tra le poche riconosciute, quella di Parigi. Così abbiamo dovuto riprogettare oltre la metà dei simboli.



significa per poi riconoscerlo anche a distanza una volta appreso il suo significato.

▲ Tutti i simboli delle automobili sono standardizzati e universali. Questi pittogrammi descrivono le funzioni di una Toyota. Anche a Tokyo un europeo può agevolmente noleggiare una macchina e guidarla, pur non conoscendo la lingua giapponese.



Design & next URBAN INTEGRATION SIGNLESS CITY

Da tempo ormai la segnaletica fa parte del paesaggio contemporaneo. Molti segnali del passato funzionano ancora perfettamente. Eccone degli esempi:

- ▶ Hotel Roma, Torino.
- ▼ Il nome della strada all'interno di questo riquadro sembra studiato apposta per accoglierne la scritta.
- ▼ Nome di strada a Venezia, pitturato direttamente sul muro e recentemente restaurato.
- ▼ Venezia, indicazione per il vaporetto.



La segnaletica recente invece è troppo spesso brutta e inefficace. Dobbiamo ripulire le nostre città!

◀ Ad esempio, questo bellissimo segnale dal Touring Club Italiano, è stato attorniato da tutte queste altri pessimi segnali. È necessario porre rimedio a simili pratiche.
La colpa di tanto inquinamento visivo è in parte imputabile alla burocrazia ed alla carenza di controlli.

◀ Il sistema segnaletico di Siena è assolutamente decontestualizzato, non tiene conto dell'identità cromatica dei luoghi. Spesso poi la segnaletica è troppo vicina al nome della strada e presenta informazioni ridondanti che rubano inutilmente spazio alle altre: non è necessario ripetere ogni volta che siamo a Siena. La segnaletica è troppo grande e i caratteri sono troppo piccoli; non esiste un preciso codice di colori e non è chiara la gerarchia delle informazioni.

▼ Segnaletica contemporanea di Venezia.





- ◀ Anche qui il carattere è troppo piccolo, la grafica è scarsamente visibile e le frecce vanno nella direzione sbagliata.
- ▶ Bisogna prestare molta attenzione ai colori e fare in modo che siano modulati al contesto in cui si inseriscono.
- ▼ Sistemi di segnaletica italiani



- ▶ L'amministrazione di Salisburgo impone di realizzare solo segnaletica in stile tradizionale e anche Mc Donald's ha dovuto rispettare questa norma. Non amo particolarmente questo stile, ma è coerente al contesto. Una città senza segnaletica è probabilmente un'utopia. Le nuove tecnologie fanno però pensare a un futuro in cui l'accesso alle informazioni sarà molto più soggettivo (indicazioni ricevute direttamente sul proprio smartphone o, addirittura, segnaletica 'bianca' pronta a visualizzare informazioni di nostro interesse una volta identificata attraverso il cellulare...). Stiamo facendo ricerca proprio in questa direzione. Progressi che innoveranno la forma della segnaletica - rendendo marginale l'impiego di simboli e grafica, visto che le informazioni saranno ricevute dagli utenti nella lingua predefinita - ma non potranno mai sostituirla.

