

L'indicatore pedonale

Le nostre abitudini sono cambiate ormai da più di due mesi per via dell'inaspettata pandemia causata dal covid-19, un'emergenza appartenente a tempi passati e a luoghi distanti dalle nostre quotidianità. Mai avremmo potuto pensare di doverci chiudere in casa per sconfiggere il nemico. Le nostre città sono diventate tutto d'un tratto uno spazio senza tempo, un fermo immagine da osservare e su cui fare qualche riflessione. Milano, una delle prime città al mondo peraltro a subire l'effetto del virus e del conseguente lockdown, ha dovuto porre in stand-by le frenetiche abitudini e spegnere i motori, interrompendo in modo drastico il sistema di relazioni a lei appartenente. La città messa a nudo ha svelato a tutti, anche ai più disattenti, le sue meraviglie e le sue fragilità, i limiti dei suoi ingranaggi usurati e le potenzialità di nuove prospettive, non facendo altro che dare velocità ad un processo critico già in atto da tempo, legato in particolare ai temi del climate change, ora rese più evidenti da questo tsunami virale. Dalla malattia virale e climatica, entrambi apparentemente invisibili, ora è tempo di passare alla cura delle nostre città, protagoniste indiscusse su cui cadono in prima battuta cause ed effetti. Siamo noi ora costretti a rallentare, mentre è la cura a doversi muovere rapidamente, non più viceversa, e per farlo è necessario partire dall'esistente, dallo stato di fatto. Sulle tracce di quanto chiesto dal Comune di Milano in riferimento al documento "Milano 2020. Strategia di adattamento" ai fini di garantire la riapertura dei servizi del capoluogo lombardo in modo sicuro e immediato, nasce l'idea dell'indicatore pedonale. Un progetto grafico di segnaletica orizzontale legato alle strisce di attraversamento pedonale presenti nelle nostre strade per dare più controllo ai flussi cittadini e fornire maggiore qualità alla vita della città, dei suoi utenti e dei suoi spazi. Il progetto è composto da un modulo ripetibile e riproducibile di forma triangolare applicato sulle strisce bianche stradali, con la possibilità di essere adattato a diverse dimensioni e diversi contesti. L'indicatore pedonale è un elemento innanzitutto funzionale per e alla città. Attraverso la sua forma triangolare e i diversi colori a lui abbinati dà gerarchia ai percorsi pedonali, garantendo allo stesso tempo il rispetto della necessità di distanziamento sociale in entrambi i sensi di attraversamento, evitando contatti e possibili contagi e più in generale predisponendo misure efficaci in termini di prevenzione sanitaria. L'indicatore, come la parola intende, non è altro che una indicazione di comportamento civico, un dispositivo utile in questo tempo in cui ancora una volta è il singolo cittadino ad avere il ruolo di principale responsabile del suo funzionamento.

Per dare immediatezza e facilità di comprensione i triangoli colorati seguono i colori "standard" delle segnaletiche stradali quali il verde e il rosso per individuare i percorsi consentiti e quelli vietati. Le triangolature individuano e suggeriscono pertanto una rotta da percorrere dividendo principalmente in due comparti uguali ma opposti lo spazio delle strisce pedonali. I triangoli verdi occupano la parte destra della striscia, ovvero quella su cui la camminata è consentita, e quelli rossi sulla sinistra, ossia la parte dove non è consentito il transito e dalla quale arrivano i pedoni dal senso opposto. Il meccanismo è semplice, di rapida lettura e facilmente intuibile. Oltre a dividere in due sensi evitando contatti tra opposte direzioni, il dispositivo è ideato per

garantire distanziamento sociale anche all'interno della stessa singola direzione. La sua larghezza di un metro, corrispondente alla distanza indicata dalle autorità governative quale misura di prevenzione contro la diffusione del virus, permette di riconoscerne prontamente lo spazio di distanziamento e il relativo canale di percorrenza. Questi indicatori, chiamati Stop & Go a seconda della loro funzione, sono disposti unicamente sulle strisce pedonali agli estremi dell'attraversamento, quelle più vicine al ciglio stradale e visibili dal pedone, senza necessariamente aggiungere ulteriori elementi grafici situati nelle strisce intermedie. D'altro canto all'interno di questa regolamentazione si deve permettere una certa flessibilità e l'utente che si avvia ad attraversare la strada è in grado di percepire la presenza di altre persone e pertanto di avere un comportamento di conseguenza adeguato.

Di fianco al ruolo di prevenzione della diffusione del virus e sicurezza della comunità e dei suoi utenti, la segnaletica pedonale offre un servizio di informazione laddove richiesto attraverso l'indicazione del luogo di destinazione verso il quale l'indicatore pedonale è diretto. Le scritte sono individuate all'interno di un'area delimitata usando la versione negativa del font, ovvero quella in bianco. Per dare più forza al progetto grafico si ripropone l'utilizzo del font tipografico Noorda delle Metropolitane di Milano in continuità con il sistema grafico ideato da Bob Noorda nel 1962 in occasione del progetto delle rifiniture architettoniche e del design degli interni della metropolitana milanese con gli architetti Franco Albini, Franca Helg e Antonio Piva e per il quale ottenne il premio del Compasso D'Oro nel 1964. Un modello di comunicazione semplice, funzionale e atemporale, ripreso nel tempo da tutto il mondo, come ad esempio New York e Montreal, e ormai del tutto radicato nella cultura della città milanese.

Oltre al richiamo storico-culturale, l'indicatore pedonale offre utili informazioni ai cittadini, trovando oltremodo una certa continuità anche con le informazioni del sistema delle metropolitane milanesi. Questo è un aspetto importante che sancisce al sistema grafico non solo un ruolo di indirizzamento dei luoghi, ma allo stesso tempo un ruolo di riconoscimento degli stessi, da una parte come valore di appartenenza al territorio e dall'altra come elemento di informazione per coloro i quali vivono la città solo per brevi periodi, a conferma del carattere di ospitalità e accoglienza per i quali Milano è distinta. Come affermato dallo stesso Noorda, un progetto di segnaletica è "un sistema-guida dell'accoglienza, una civiltà di segni che hanno bisogno di interfacce dove produzione e servizi devono parlare ai cittadini con un linguaggio di sintesi, attento e rispettoso". Infine è importante sottolineare l'opportunità di essere riprodotto rapidamente e installato facilmente grazie al suo aspetto modulare. L'elemento triangolare può essere dipinto con l'utilizzo di pitture o resine ideali per varie superfici come asfalto, pietre, particolarmente resistenti all'usura del passaggio delle automobili, dei pedoni e di tutti i dispositivi mobili utilizzati per gli spostamenti urbani oppure predisposto su adesivi estremamente robusti e con lunga durabilità. La riproduzione sarà pertanto legata al miglior rapporto durabilità-economicità consentendo di avere la migliore prestazione al minor costo possibile. In ogni caso la ripetizione del modulo sempre identico permette la riduzione dei costi e la possibilità di installarlo in tempi davvero rapidi.

L'indicatore pedonale è un'idea semplice ed efficace, garantisce sicurezza in materia di prevenzione e salvaguardia della salute, dà un servizio di informazione al cittadino, segnala percorsi preferenziali, è modulare, intuitivo e facile da riprodurre. Ideale per la gestione della cosiddetta fase 2, facilita il ripristino delle attività commerciali e sociali e permette maggiore fluidità agli spostamenti pedonali, contribuendo ad agevolare la rimessa in moto dei meccanismi della città interrotta, insieme alle altre iniziative nate dallo strumento di consultazione pubblica messa in atto dal Comune di Milano. Un importante strumento che, come scriveva Aldo Rossi nel Catalogo della mostra Milano 70/70, "permette indubbiamente un dibattito, un confronto" di cui Milano dovrebbe nutrirsi più spesso per "costruirsi una propria immagine" di città che ancora una volta "esprime i conflitti più violenti della nazione". Non bisogna tuttavia dimenticare che l'indicatore pedonale ha particolare valenza con lo stato esistente con cui è stato pensato e per il quale è garantito l'immediato utilizzo. Si dovrebbe ragionare oltre la riorganizzazione della fase 2 e ripensare la città non solo in connessione alla semplice segnaletica, ma all'interno di un discorso oltremodo più complesso ed esteso a più discipline, con uno sguardo rivolto soprattutto al futuro, quando le misure anti-covid19 verranno meno e altre sfide ci attenderanno, ugualmente importanti come quelle del cambiamento climatico. Città pensate a misura d'automobile dovranno fare posto ad un nuovo modello di città più umane e meno trafficate per garantire "un'aria nuova" non solo al clima, ma anche alla vita urbana e ai suoi meccanismi, con flussi pedonali ripensati in modo inedito e radicale e nuove segnaletiche per una città a misura d'uomo, dove le automobili saranno solo delle momentanee apparizioni. A quel punto anche le strisce pedonali diverranno anacronistiche e gli indicatori pedonali appariranno ad un tempo passato. Ma ora non è tempo di stravolgenti considerazioni. Occorre senso pragmatico.

Maurizio Scarpaci

29.05.2020