

Tutti i giorni ci imbattiamo in "problemi" creati dall'uomo che ci rendono la vita difficile e pericolosa: barriere architettoniche, barriere di comunicazione, , "problemi" creati dalla mancanza di una visione omnicomprensiva del "progetto".

Io personalmente sono sempre stato molto sensibile a queste problematiche del "rendere la vita meno pericolosa" od anche "rendere la comunicazione più immediata e facile da capire".

Vi sarete spesso imbattuti nella vostra vita lavorativa a "capi" che vi spingevano a fare qualcosa subito poi "vedremo"! Magari anche non "capi" ma amici, vicini, colleghi, soci del vostro club! Bene io sono convinto che così non va bene!

Intanto "PENSARE" prima di "FARE"!!! Pensare bene prima di progettare, progettare bene prima di fare: progettare è sempre un costo molto contenuto rispetto al costruire !! Guardare che cosa hanno fatto gli altri è essenziale: si impara facilmente, si percepiscono errori e concetti di valore.

Ed è anche indispensabile ricordare che "DOPO" E' "TARDI" !!!!! cattivi progetti = pessime realizzazioni = trappole insidiose per gli utenti!

Ultimo ma non ultimo costruire bene costa tanto quanto costruire male, e delle volte anche meno!

La disciplina che si occupa di del "fattore umano" al fine di studiare le modalità con le quali l'uomo agisce nel suo ambiente lavorativo, con l'obbiettivo di aumentare i livelli di sicurezza delle operazioni ed anche la facilità del comune vivere sono gli "human factors", disciplina che mi ha sempre affascinato e che ha avuto in me un cultore, uno studioso, ed un applicatore.

Tornerò in un altro articolo cercando di approfondire questi temi. Oggi voglio fare solo qualche esempio: due stradali, uno "ferroviario"!

ESEMPIO n.1 - limiti velocità per pioggia

— In Francia limiti velocità per pioggia:



Cartello semplicissimo, comprensibile in qualunque lingua del mondo.

In Italia è molto più logorroico, scritto in lingua italiana, lento da leggersi per gli italiani, a maggior ragione poco comprensibile per gli stranieri.

ESEMPIO n.2 -- limiti di velocità per nebbia

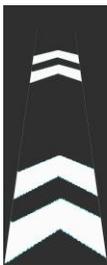
—— In Francia limiti velocità per nebbia:



Ogni corsia ha degli “chevrans” ogni determinate distanze, e lato strada, ci sono invece questi segnali, saltuariamente 1 solo per volta; velocità normale = 3 chevron visti:



dopo 100 metri, questo segnale = velocità 60 km/h = 2 chevron visti:



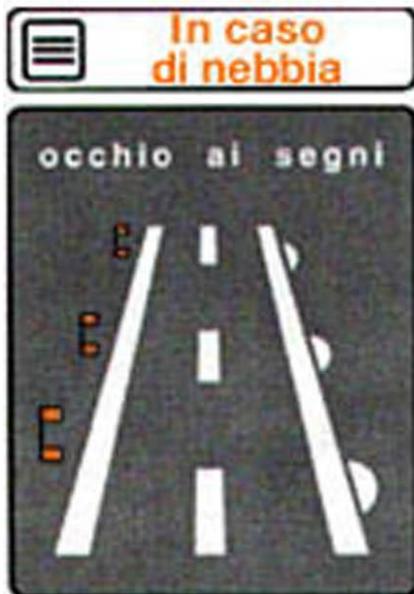
dopo altri 100 metri, questo altro segnale = velocità 40 km/h = 1 chevron visto:



Risultato semplicissimo, leggibilissimo in qualsiasi lingua, **il guidatore ha gli “chevrons” esattamente dove sta guardando lungo la sua corsia!!!** Nessuna distrazione!



Vediamo come “hanno copiato male gli italiani”:



Cartello molto logorroico, con scritte piccolissime molto mal leggibili, scritto in lingua italiana, lingua non comprensibile da moltissimi stranieri.

Inoltre:

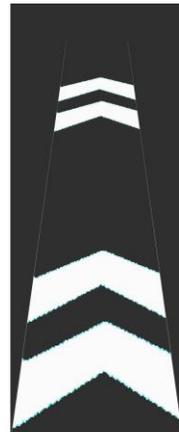
- 1) il concetto in caso di nebbia ed il relativo segnale non sono indispensabili
- 2) occhio ai segni dicitura non indispensabile
- 3) se vedete così dicitura non indispensabile
- 4) pallochi arancio limite strada riportati assolutamente non necessari
- 5) nuvoletta "nebbia" infantile e ridicola, e triplone del concetto "in caso di nebbia" e del relativo segnale
- 6) pallochetti semicircolari lato destro strada piccoli
- 7) limitazioni velocità "suggerite" e non "imposte" inoltre su sfondo poco contrastato
- 8) scritte piccolissime in generale rispetto alle dimensione cartello, larghezza autostrada

Il confronto dei due cartelli appaiati è autoesplicativo:

stessa altezza



---Italia---



-----Francia-----



Ancora qualche osservazione sulla segnaletica italiana in caso di nebbia: obbliga il guidatore a distrarsi dalla osservazione situazione di fronte a lui per “girare” la sua attenzione verso il bordo strada dove sono piazzati i “pallocchi”! Assurdo e pericoloso! Grave distrazione in condizioni di nebbia e quindi di visibilità scarsa!

ESEMPIO n.3 ---- Una persona in carrozzina riesce ad andare da piazza della stazione di Savona a piazza Verdi di fronte alla stazione Principe di Genova “solo con i suoi mezzi”?



Io ho dei dubbi! Molti dubbi!

Su tutte le difficoltà da piazza della stazione di Savona a piazza Verdi di fronte alla stazione Principe di Genova che c'erano e che sono state migliorate, e di quelle che ancora ci sono tutt'oggi ne riparlerò.

Oggi vediamo che un percorso centro Londra stazione St. Pancras – aeroporto di Gatwick invece è possibilissimo!



La stazione è stata rimodernata recentemente ed è estremamente bella, efficace, con segnalazioni efficaci, con accessibilità di ottimo livello. Mi soffermerò non sulla stazione in sé ma sui treni, che in Italia darebbero grandi problemi alle persone in carrozzina, ma qui no!



I treni sono Siemens, e come tutti i treni della metropolitana, e moltissimi treni in Gran Bretagna, hanno il pianale allo stesso livello dei marciapiedi. Appena si entra ci sono vani per valigie ingombranti.





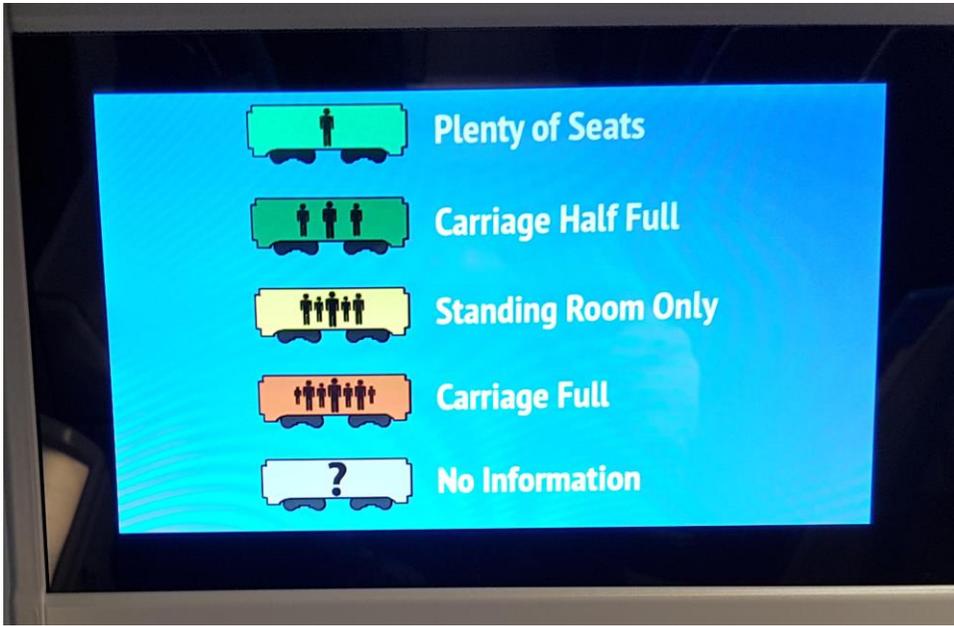
Tutto il treno è come un unico locale, con passaggio centrale molto ampio (per carrozzine di ogni tipo) e con giunzioni tra una carrozza e l'altra molto ben realizzate e larghe.





In corrispondenza di ogni porta, due per carrozza, ci sono pannelli informativi che danno a rotazione molte informazioni: numero carrozza in cui si è, tasso di occupazione delle varie carrozze del treno, ...

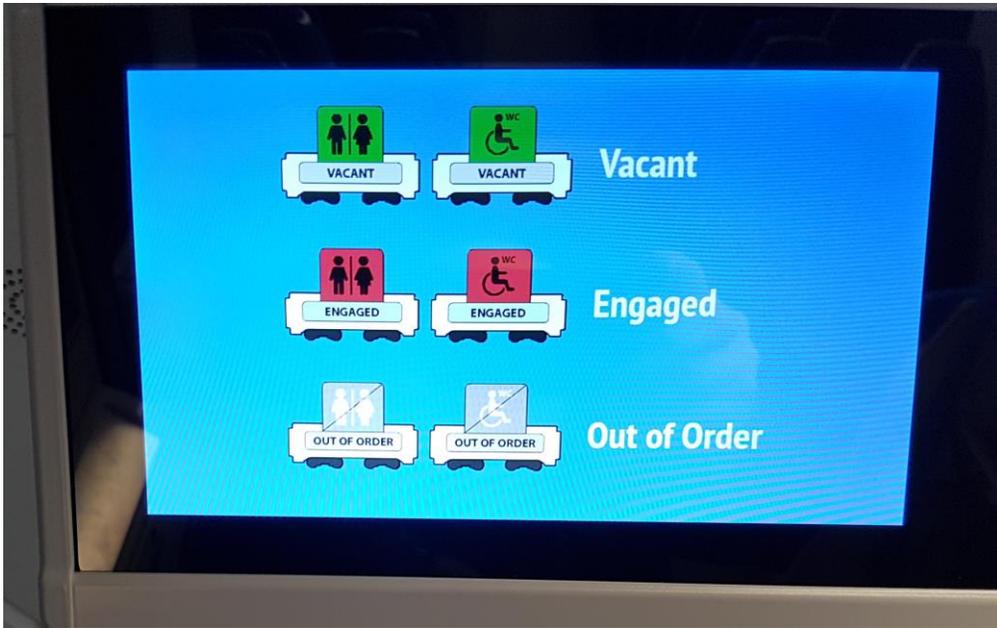




Dislocazione dei servizi, ...



e loro stato.....



servizi pulitissimi....



Informazioni sulla sicurezza.....



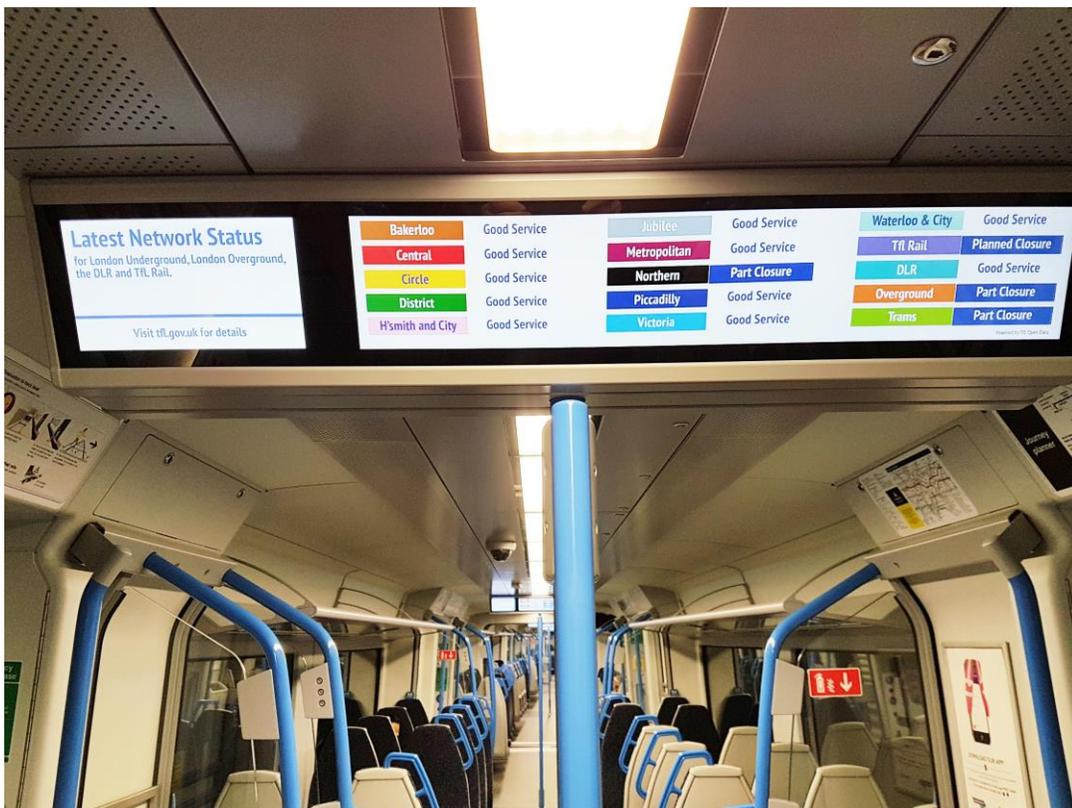
e sulla richiesta di aiuto di emergenza



Ovviamente anche tutte le info di viaggio.....con tutte le stazioni che scorrono....ecc



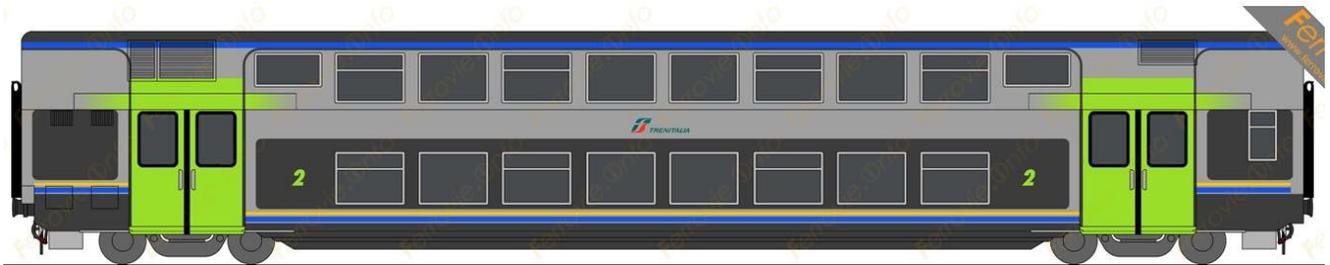
Informazioni sullo stato delle varie linee della metropolitana.....quando scendi....



Prese USB distribuite per la ricarica di cellulari, tablet, pc.....wifi gratis e senza password.....

La Regione Liguria ha rinnovato il contratto con Trenitalia per alcuni anni ancora. Tutto il vetustissimo materiale sarà ancora in uso per alcuni anni, in attesa di una progressiva sostituzione con treni nuovi. Sì, ma quali? Sempre Vivalto! Comodissimi treni a due piani, assolutamente inadatti al traffico Ligure, che è praticamente un traffico metropolitano: da Genova a Savona c'è una fermata ogni circa tre (3) chilometri.

Domanda finale: come fa una persona in carrozzina a prendere un suddetto treno, senza l'aiuto di due energumini?



Appena si entra scale a destra e scale a sinistra.....





Larghezza dei corridoiampia.....



NO COMMENT! Grazie Regione!