



Politecnico di Milano
Corso di Laurea Magistrale
Design degli Interni
A.A. 2012/2013

Relatore: Prof Davide Crippa

Gaia Rocchi 753531

Green City Side è un progetto che ha come premessa gli studi sulla percezione visiva, le neuroscienze e i processi cognitivi che portano all'acquisizione della nostra conoscenza. Il progetto si occupa di realizzare una pista ciclabile a Lissone, città con il maggior consumo di suolo in Italia. L'idea è quella di realizzare un progetto dove grafica, colore ed elementi cooperino insieme per migliorare la percezione e la fruizione dei luoghi pubblici di Lissone.

Due circuiti vanno a comporre il percorso ciclabile: uno più interno, che si sviluppa principalmente intorno all'area centrale di Lissone, e uno esterno, che unisce il comune di Lissone ai comuni limitrofi di Monza e Veduggio al Lambro.

I percorsi sono stati pensati cercando di unire il maggior numero di punti d'interesse, per far riscoprire luoghi dimenticati ma importanti nella storia della città. Tali punti sono stati suddivisi a costituire i 4 itinerari in cui è articolato il percorso ciclabile, ognuno contraddistinto da una tonalità di verde.

Il Colore, infatti, è elemento che influenza notevolmente la nostra percezione degli oggetti e dello spazio circostante.

L'attenzione spaziale può essere manipolata anche attraendo l'attenzione visiva su determinati attrattori per mezzo di stimoli sensoriali, per esempio, mediante un segnale capace di orientare l'attenzione stessa.

Sono stati utilizzati colori e elementi identi-

cativi circolari posizionati a pavimento che hanno il compito di informare il fruitore sull'itinerario e sugli elementi presenti in quel luogo, attraverso le scelte cromatiche distintive di quel percorso e con alcune informazioni di carattere generale.

A fianco di ogni 'punto' sarà presente una segnaletica verticale con l'indicazione della posizione attuale e delle tappe dell'itinerario precedenti e successive. In corrispondenza di ogni attrattore del percorso è prevista inoltre una segnaletica a terra in cui è sempre riportato il nome dell'edificio successivo con i tempi di percorrenza a piedi e in bicicletta, informazioni ripetute per una maggiore percezione delle tappe e delle distanze anche durante la camminata o pedalata.

L'innovazione, è stata ricercata nella realizzazione della pista stessa, che tramite una performance, un 'evento' organizzato, si autoproduce con la collaborazione dei cittadini.

Sono previsti infatti dei gruppi che, con l'utilizzo delle biciclette del bike sharing, seguendo una guida che indicherà loro la strada da percorrere, disegneranno al loro passaggio la pista ciclabile.

L'evento avrà luogo durante un'intera giornata con partenze programmate a diversi orari, al termine del quale verrà applicata la segnaletica a pavimento, concludendo così la performance e inaugurando la nuova pista.

L'obiettivo è stato quello di evidenziare gli elementi di verde presenti a Lissone, aumentandone la percezione creando un tutt'uno fra elementi naturali e artificiali.

La grafica e la natura si uniscono in un tutt'uno, attraverso "enfattizzatori di verde": scritte composte da verde naturale, box che ricoprono le basi degli alberi, totem artificiali che "crescono" da una base naturale, realizzate in collaborazione con il progetto sul "green". Ne sono un altro esempio le *Aree Verdi* disposte lungo il percorso, riempite con parole e frasi evocative sull'importanza del vivere, camminare e pedalare nella natura.

Alcune di queste sono collocate all'interno del parcheggio auto, proprio per enfattizzare e far riflettere sull'importanza di una città più "green" e più ecologica, basti infatti pensare che dieci biciclette occupano il posto di una macchina.

Le Isole pedonali sono rese riconoscibili da linee verdi contenenti frasi che sottolineano l'importanza di una città più ecologica vissuta in bicicletta.

I Pannelli Verticali, "un'occhiata di verde", disposti lungo il percorso invitano a "guardare attraverso": trasformando percettivamente la realtà, come provocazione all'opprimamente grigio urbano.

Gli stessi elementi, ma caratterizzati dalla scritta "Un'occhiata nel passato", sono posizionati nella piazza, e in prossimità di alcuni attrattori, invitando a guardare "attraverso il

tempo", per vedere ciò che oggi non c'è più. Ne è un esempio la fontana di Piazza Libertà, rimossa durante la ristrutturazione.

L'immagine coordinata è riproposta sull'intero sistema di Green City Side, caratterizzati da elementi grafici e colori che contraddistinguono i componenti all'interno del tessuto urbano, riunendo i due progetti in uno comune.

La grafica non diviene mero strumento di segnalazione e di informazione ma mantiene la linea del "Verde" e si pone l'obiettivo di far riflettere il fruitore sull'importanza di ciò che lo circonda, solleticandolo con un linguaggio comunicativo inusuale, a volte provocatorio, per un contesto urbano. Esso è centrato sulla volontà di dare valore a elementi quali la natura e la storia artistico-ambientale di un luogo, ponendo il percorso come un'esperienza di visita trasversale e nuova.

Indice

01 Inquadramento Area.....	13	04 Analisi Generale.....	63
<i>Metodologia</i>		<i>Flussi veicolari</i>	
<i>Profilo utenza</i>		<i>Flussi pedonali</i>	
<i>Andare in bicicletta</i>		<i>Il Verde Urbano</i>	
<i>Il Bike Sharing</i>		<i>Itinerari</i>	
<i>La città come luogo da vivere</i>		<i>Percorsi Ciclabili</i>	
<i>La città, il territorio, gli abitanti</i>			
<i>La città post-moderna</i>		05 Performance Urbana.....	87
<i>Gli spazi della città</i>		<i>I percorsi dell'evento</i>	
<i>Lissone</i>		<i>Programma dell'evento</i>	
02 Articoli e Norme.....	27	06 Approfondimenti Progetto.....	97
<i>Problematiche generali</i>		<i>Itinerari</i>	
<i>Articoli</i>		<i>Cascine e Aziende storiche</i>	
<i>Caratteristiche generali</i>		<i>Ville e Palazzi</i>	
<i>Segnaletica</i>		<i>Chiese e Monumenti</i>	
03 Riferimenti Progettuali.....	33	<i>Musei e Fondazioni</i>	
<i>L'emozione a tre dimensioni: percezione, creatività, emozione</i>		<i>Inquadramento territoriale</i>	
<i>Il consumatore</i>		<i>Area 1</i>	
<i>Le sensazioni</i>		<i>Area 2</i>	
<i>La percezione dello spazio</i>		<i>Area 3</i>	
<i>I luoghi emozionali</i>		<i>Elementi</i>	
<i>Immagini di riferimento</i>		<i>Segnaletica orizzontale</i>	
		<i>Segnaletica verticale</i>	
		<i>Immagine coordinata</i>	

01

INQUADRAMENTO AREA

Metodologia

Profilo Utente

Andare in bicicletta

Il Bike Sharing

La città come luogo da vivere

La città, il territorio, gli abitanti

La città post-moderna

Gli spazi della città

Lissone

Metodologia

L'individuazione della rete di progetto si è basata su un'approfondita attività di analisi del territorio, che ha riguardato:

- Profilo utenza;
- Problemi generali rilevati;
- Inquadramento territoriale: la ricostruzione delle caratteristiche della mobilità ciclabile della città (percorsi ciclabili ,pedonali...);
- Analisi del percorso;
- Analisi dei flussi: verifica dei poli di attrazione, di percorsi;
- Sopralluoghi per la verifica di massima della fattibilità del percorso proposto.





Profilo utenza ,Target

I ciclisti di Lissone sono cittadini di tutte le età, anche se appare prevalente, soprattutto durante la mattinata, la presenza di persone più anziane. Se si tiene conto però degli studenti delle scuole superiori, dei lavoratori che effettuano scambio con il treno alla stazione FS, delle mamme che accompagnano i bambini più piccoli all'asilo o a scuola e delle grosse aziende che sono presenti sul territorio, il quadro risulta piuttosto completo.

I vantaggi dell' andare in bici

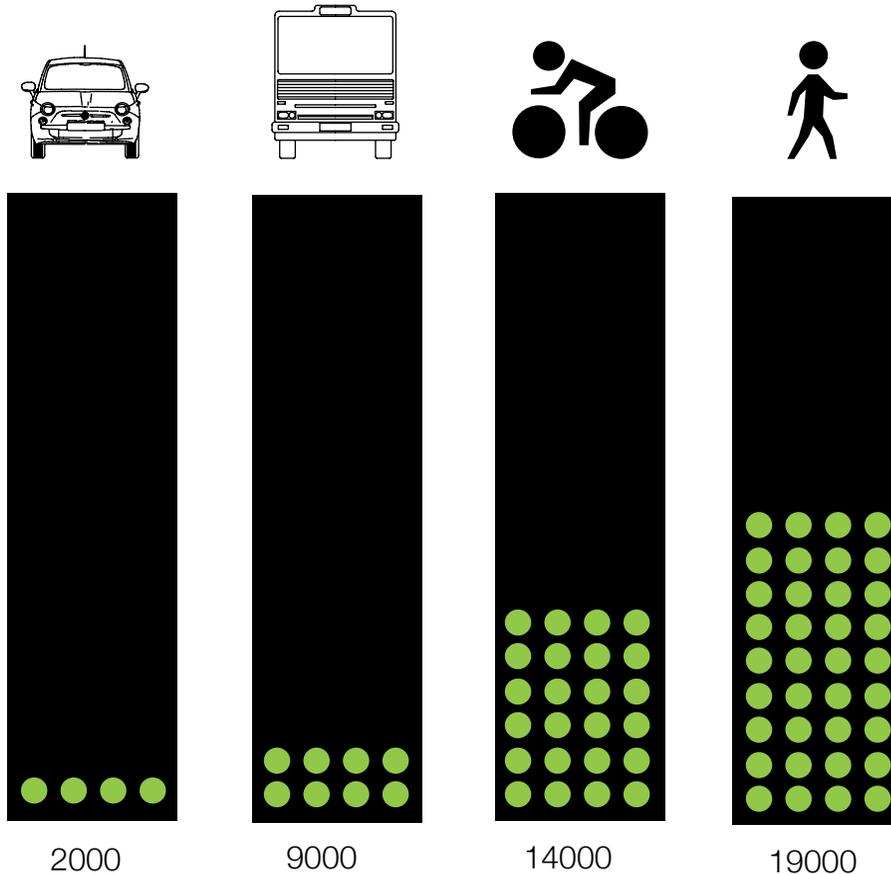
Numerose città europee (Amsterdam, Barcellona, Brema, Copenaghen, Edimburgo, Ferrara, Graz, Strasburgo ecc.) ci danno la dimostrazione ogni giorno che la riduzione nell'uso individuale della macchina è un obiettivo non solo auspicabile ma anche ragionevole. In queste città vengono applicate alcune misure a favore dei trasporti pubblici e dell'uso condiviso tra macchine e biciclette, ma anche misure che cercano di limitare l'uso individuale della macchina all'interno del centro-città.

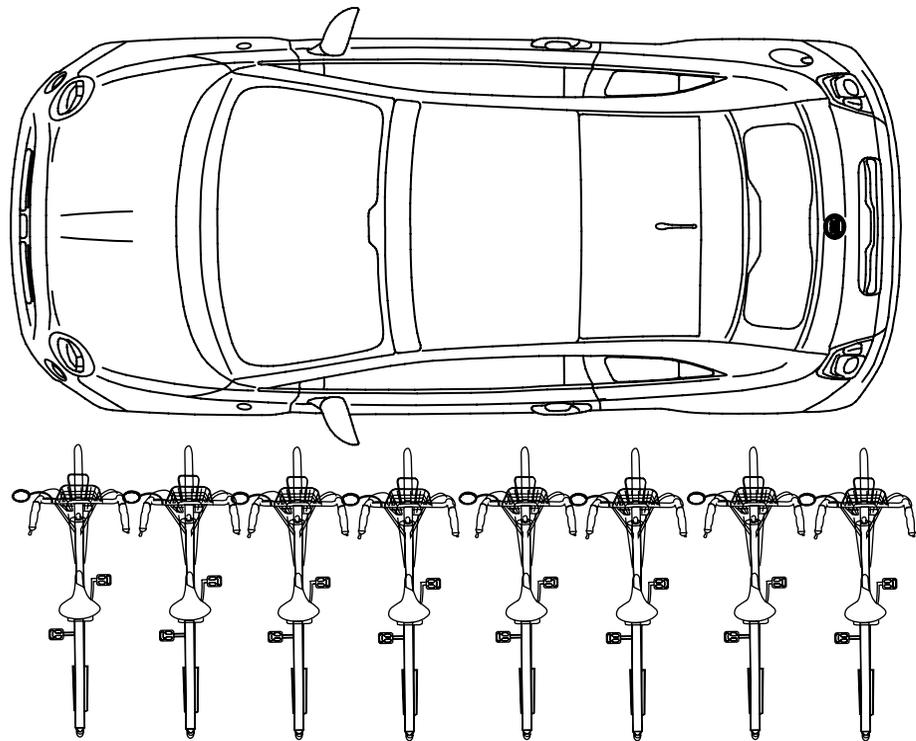
Queste iniziative non portano pregiudizio alla crescita economica delle città o all'accessibilità dei loro centri commerciali, perché si è compreso che l'uso sfrenato dell'automobile per gli spostamenti individuali non riesce più a garantire la mobilità della collettività.

Una parte degli automobilisti rivendica «un diritto alla mobilità» che è spesso confuso con un «un diritto ad usare l'automobile in qualsiasi situazione». Per loro l'automobile è un tipo di trasporto «perfetto e insostituibile».

In pratica però, l'automobile non risponde a tutte le necessità: nelle città, numerose famiglie non hanno l'automobile e, se la hanno, molti loro membri non vi hanno accesso, non hanno la patente o non possono guidare (bambini, adolescenti).

NUMERO DI PERSONE che circolano in 1 h su uno spazio largo 3,5 m in ambiente urbano





Da un punto di vista collettivo, gli inconvenienti dell'uso poco ragionevole dell'automobile privata sono molto pesanti.

L'automobile contribuisce a sprecare lo spazio urbano consuma molte risorse e grava sull'ambiente.

L'inquinamento costituisce una minaccia per il patrimonio storico, ma anche e soprattutto per la salute (inquinamento atmosferico e rumore). La bicicletta può effettivamente essere un'alternativa all'automobile. Una recente ricerca che ha interessato diverse città europee ha dimostrato che il 50% degli spostamenti motorizzati in città copre una distanza compresa tra 3 e 5 km e il 30% è inferiore a 2 km. Ciò significa che parecchi automobilisti anziché spostarsi in auto potrebbero usare la bicicletta, che è vincente sulle corte distanze. Infatti un tragitto di 3 km, in bicicletta, si percorre in un quarto d'ora netto, comprese le operazioni di parcheggio. Inoltre la bicicletta ha innumerevoli vantaggi, è *ecologica*: non vi è consumo di ossigeno, nessun gas di scarico, nessun rumore, ma risparmio di energia e di spazio occupato. Un'auto che percorre 500 km brucia invece quasi 100.000 litri di ossigeno e il fabbisogno annuo di un adulto.

Fa bene alla salute: studi dimostrano che andare in bicicletta tutti i giorni aiuta a prevenire l'infarto, l'ipertensione, l'obesità, l'astenia muscolare e i disturbi del sonno.

E' facile da usare: la manutenzione è sempli-

ce ed economica.

E' risparmiario: usando una bicicletta al posto di un'auto si risparmiano circa 2000 € all'anno. La bicicletta non costa molto alla collettività: la realizzazione e la manutenzione di piste ciclabili richiedono costi minimi.

E' stimolante: permette un contatto diretto con le persone, le località, i paesaggi, i suoni e gli elementi naturali.

E' veloce: per i percorsi urbani fino a 6 chilometri di distanza, la bicicletta è più veloce dell'automobile, calcolando anche il tempo necessario per uscire da casa e per parcheggiare.

Per percorrere la stessa distanza, un ciclista consuma 200 volte meno energia rispetto all'auto e cinque volte meno energia persino rispetto ad un pedone.

Poco ingombrante: un solo parcheggio per auto con accesso necessita di 25 metri quadrati di terreno; una persona ha bisogno mediamente di 30 metri quadrati per lavorare e di 50 per abitare; ma per circolare gliene occorrono ben 140. Se invece dell'auto si prende in considerazione la bici, si giunge ad un rapporto di 1 a 10 cioè occorre, per circolare, uno spazio 10 volte inferiore a quello richiesto da un'auto.

Nel posteggio di un'auto possono essere collocate 8 biciclette.

Il 73% degli europei ritiene giusto riservare alla bicicletta un trattamento preferenziale all'automobile.

Lo sviluppo dei Bike Sharing

Il bike sharing è un mezzo sempre più in via di sviluppo nelle maggiori città europee. Incoraggia gli utenti a muoversi in bicicletta invece che in macchina evitando quindi gli sprechi e i consumi di carburante oltre a proporre una sensibilizzazione all'ecologia.

Prevede che siano installate delle stazioni in diversi punti della città dove collocare le biciclette. Le biciclette sono bloccate e sono utilizzabili dopo averle sbloccate o con una chiave o con una tessera contactless (RFID). Il servizio non è quindi generalmente usufruibile da tutti ma richiede una registrazione per la consegna delle chiavi o della tessera: in questo modo si scoraggiano i furti poiché si è a conoscenza di chi ha utilizzato la bicicletta in quel momento.

A seconda del sistema, alla fine dell'utilizzo la bicicletta può essere riportata in un'altra stazione o obbligatoriamente nella medesima stazione di partenza.

Generalmente la prima mezz'ora o ora è gratuita, poi il servizio è a pagamento e più usi la bicicletta (e quindi non la condividi) più il costo aumenta; questi sistemi possono prevedere anche abbonamenti mensili o annuali. Esistono anche sistemi, installati soprattutto nelle città più piccole, completamente gratuiti (salvo il pagamento di una cauzione per la tessera o la chiave).

Si tratta di un sistema di "biciclette condi-



BikeMi_Milano



Bicing_Barcellona





Vélo'v _ Lione



Barclays Cycle Hire _ Londra.

visé” con gestione elettronica (abilitazione, prelievo, riconsegna, pagamenti). Il più noto è il Velib parigino, con migliaia di postazioni in tutta la città, per es. alle fermate dei trasporti pubblici, nei quartieri etc., a poche centinaia di metri l’una dall’altra. Il suo significato è infatti essenzialmente l’intermodalità, cioè la connessione fra vari mezzi di trasporto, di cui proprio la bicicletta è regina. In questo senso non si tratta di un banale noleggio, come spesso si crede.

In Italia è presente a Milano (“bikeMi”) mentre altre città hanno in esercizio sistemi più modesti e non sempre adeguati.

All’ interno del progetto i bike sharing sono elementi di collegamento da un punto nevralgico a un altro, lo spostamento in bicicletta è un mezzo che avvicina alla filosofia dell’ecologia e alla tematica del Green.

La città come luogo da vivere
“La città come luogo da vedere, fruire in modo profondo, lasciandoci coinvolgere dalle sensazioni che una strada o una piazza possono stimolare improvvisamente.”

Kevin Lynch

La città come essenza dei luoghi in cui viviamo in cui sperimentiamo gran parte delle nostre esperienze quotidiane.

La comunicazione degli spazi urbani, di qualunque natura, è inevitabile, incessante e non dà tregua.

Basta percorrere una qualunque strada come i “flâneur del XXI secolo”, per essere avvolti da un’interminabile sequenza di segni, codici, messaggi, lusinghe e richiami che raccontano una storia diversa da quella della città.

La città è un libro aperto, che chiunque può leggere, partendo da qualunque punto per arrivare, con un intricato sistema di rimandi ipertestuali, in qualunque punto.

La città racconta delle storie, le strade e le sue piazze sono straordinarie e piene di stimoli. Questi livelli sono importanti perché la nostra mente si associa in un unico schema cognitivo.

In ognuno di questi momenti il nostro cervello propone una propria chiave interpretativa dello stimolo cui è sottoposto e ottiene, come risposta, una conferma oppure una nuova informazione, che può essere impre-

vista, piacevole, sgradevole, preoccupante, neutra e così via. In sostanza, ognuno di noi cerca di farsi un’idea di ciò che vede e sperimenta continuamente utilizzando i propri schemi cognitivi, frutto di una vita intera di apprendimento e verifica, con l’obiettivo di arrivare alla definizione di un giudizio finale.

Il luogo ha tre caratteristiche fondamentali: è *identitario*, cioè tale da contrassegnare l’identità di chi ci abita; è *relazionale*, nel senso che individui e rapporti reciproci tra i soggetti in funzione di una loro comune appartenenza; è *storico*, perché rammenta l’individuo e le proprie radici.

In breve, il luogo è uno spazio rapportato con il vissuto, rapporti, comunità, memoria.

La città, il territorio, gli abitanti

La maggioranza della popolazione mondiale vive nelle città. In quanto luogo per eccellenza, la città ha sperimentato, accettato o rifiutato tutto o quasi tutto ciò che l’uomo ha immaginato è creato per migliorare e peggiorare la propria esistenza: le regole dell’urbanistica, le guerre, la memoria collettiva della violenza.

I temi che riguardano la città sono numerosissimi e diversi, ma, per comprendere la città odierna è necessario inserirsi il territorio. Il rapporto con il territorio nel corso del tempo è andato modificandosi. La città ha cominciato a “esternare” le parti scomode della propria struttura. La periferia e il territorio inoltre sono diventati così, nuovi spazi di confine. Con lo sviluppo dei trasporti veloci il territorio ha cominciato a essere segnato da infrastrutture come strade, ferrovie e canali navigabili.

Nella città moderna la mobilità ha raggiunto livelli importanti: il centro, la periferia, il territorio sono diventati parte di un continuum in cui le infrastrutture del trasporto hanno assunto un ruolo centrale determinando nuove convenienze per l’insediamento nel territorio di funzioni specializzate.

Accanto a queste ragioni di tipo funzionale, ve ne sono altre più emozionali che riguardano l’esigenza di cercare il *contatto con la natura* e con gli ambienti incontaminati per

uscire dalla città per percorrere e usare il territorio.

Il grave problema del traffico, che assedia la città del giorno d’oggi può essere facilmente risolubile invitando gli utenti ad *andare in bicicletta*.

La città post-moderna

La città moderna è attraversata da profondi processi di trasformazione.

Finita la fase dell'espansione e delle strategie conservative basate sulla giunta del nuovo all'esistente, oggi vive un cambiamento reale.

La «nuova città» che prende ispirazione nelle forme e negli spazi sul modello del passato è obbligato ad avere come riferimento le nuove esigenze e i bisogni dei suoi abitanti. Nel cambiare pelle, la città non segue solo la propria funzione e i propri bisogni abitativi ma si riorganizza secondo logiche mediate. La bellezza, la cura del paesaggio e la riscoperta del valore del patrimonio artistico-monumentale, in quanto oggetti principali constatacono la domanda collettiva, sono diventati criteri importanti di valorizzazione della città e delle loro parti.

La città postmoderna evolve seguendo nuove strategie secondo le quali è importante attrarre, sedurre e invogliare, contrastando così il pericolo dell'obsolescenza.

Il *“piacere di attrarre”* è imperativo per ogni città del XXI secolo: lo scambio e l'interazione tra persone e oggetti. Non importa quanto sono diverse le forme architettoniche, urbanistiche ed economiche: *la nuova città si plasma attraverso progetti, recuperi di aree dismesse ristrutturazioni ma anche attraverso i desideri e la cultura delle perso-*

ne. Il tratto comune a tutte le città interessa grandi cambiamenti e la nuova domanda sociale, che tende a uniformarsi e a convergere verso bisogni di base molto simili che fanno riferimento alle dimensioni di sicurezza, del commercio, della mobilità, del tempo libero, della salute dell'informazione.

Il piacere estetico a tutti i costi sembra essere la formula più gradita. È la tendenza dominante in molte città del pianeta, che probabilmente mette tutti d'accordo: politici, forze economiche e società civile. È la via più facile per trasformare anche la più redditizia. *È l'architettura come spettacolo per trasformare la città in prodotti i visitatori in consumatori.*

Leggere la città

Leggere la città e il territorio può essere un'operazione di decodificazione in senso proprio, una lettura nel significato più pieno di segni che l'uomo ha scritto sulla superficie del mondo.

Il mondo infatti è un insieme di processi naturali, ma è anche una sfera di linguaggi, di comunicazione e di segni.

La prima operazione di lettura del territorio è proprio camminare. Percorrere uno spazio non è soltanto calpestare il suolo, ma agire su una struttura di comunicazioni, incrociare un palinsesto di culture, di codici territoriali, di grammatiche urbane, di modelli di antropizzazione schiacciati gli uni sugli altri. Camminare e leggere il mondo di oggi, ma anche dialogare con quello del passato, leggere testi antichi del suolo e del territorio, che emergono da qualche fenditura, che parlano attraverso il disegno di qualche vecchia orditura.

Camminare e comunicare con l'ambiente: è un lavoro di decifrazione e di dialogo in senso proprio.

Partiamo da una sorta di dimensione automatica, elementare, quasi meccanica, che è la lettura della città e del territorio. Osserviamo il cammino banale delle persone nella città, consapevolmente o no, i comportamenti che assumiamo derivano proprio dalla nostra capacità di lettura più o meno curata

nel territorio dei suoi segni. Se percorriamo le strade di una città sconosciuta alla ricerca di una chiesa, una piazza centrale, un ristorante di lusso, una via di boutique, attiviamo un'operazione di lettura in senso proprio. Poniamo a confronto l'immagine mentale di una città tipo, con i segni concreti che possiamo percepire nelle strade, lungo le quali stiamo camminando in quel momento. Valutiamo la densità di negozi, al crescere e al diminuire di quella densità nelle diverse direzioni, il carattere delle strade, la distinzione tra percorsi maggiori e percorsi minori, le decorazioni e i parametri, la segnaletica, i particolari costruttivi e l'aspetto architettonico delle quinte edificate. Analizziamo che gli elementi variabili della città sono legati agli usi degli abitanti: il flusso delle persone dei mezzi di trasporto, i colori e i caratteri dei passanti, che possono essere: donne, uomini, bambini, ricchi, poveri, autoctoni, stranieri, e percorrendo la città: a piedi, correndo, passeggiando, svegliandosi, attardandosi, osservando, tirando diritti oppure: in auto, camion, furgoni, motorini, biciclette, tram, autobus...

Le luci del centro sono articolate, composte, colorate: lampioni stradali, ma anche luci di vetrine, o del traffico. Le luci della periferia sono più essenziali, più gialle, che mettono in evidenza l'ossatura delle grandi vie di trasferimento che ritagliano lievi e poligoni sempre più estesi delle ombre residenziali.

Nel centro della città i fari enfatizzano i monumenti più importanti, segnalando la struttura convenzionali dei luoghi d'arte o dei luoghi simbolici.

Organizzare e classificare le città può essere un'operazione preliminare necessaria; raggruppare le città per storia, per morfologia, per rapporto con il sito, per tipologia economica o sociale, per principi fisici di aggregazione delle case, e così via.

Leggere una singola città nella sua parentela con le altre città della sua famiglia, e leggerne poi caratteri particolari, assolutamente suoi, peculiari irriducibili, che individuano quella città.

Nelle molto conosciute città invisibili di Calvino questa situazione viene definita in modo preciso: *“ogni uomo porta nella mente una città fatta soltanto di differenze, una città senza figure e senza forma, e le città particolari la riempiono”*.

E' una lettura implicita, automatica, quella che compiamo quotidianamente, percorrendo le città. Una lettura che nel tempo può divenire anche troppo automatica e selettiva. Se si prova a girare per strada con un bambino di alcuni mesi o di pochi anni, si nota come nessun elemento del paesaggio urbano a corto raggio è escluso a priori dal suo ambiente percettivo, qualsiasi cosa può attirare la sua attenzione: marciapiedi, rifiuti, finestri di cantina, stipiti, cerniere, gradini,

muri, ruote, parafanghi e via via inseguendo la pretora di stimoli che possono colpire tutti i sensi: luci, colori, odori, rumori, sapori.

Il nostro modo abituale di camminare è diventato economico, selettivo, consequenziale. Percepriamo solo quello che è necessario per andare avanti, per andare il più rapidamente possibile da un punto all'altro della città. Il bambino vede troppo, noi rischiamo di non vedere più nulla, camminando per la città.

Se chiediamo a un pendolare di ricostruire il suo viaggio abituale, la sua ricostruzione potrà essere banale, da codice della strada: una sequenza di incroci, semafori, sottopassaggi, parcheggi; non architetture, colori, paesaggi e alberi.

La struttura della città contemporanea accentua questa banalizzazione del cammino e del viaggio costringendoci a scorrere lungo spazi dedicati al trasferimento, annullando nei corridoi di transito la natura originariamente specifica dei luoghi.

Leggere il mondo, la città, il territorio, il paesaggio è allora costruire una visione del mondo in quel campo di interazione. Una costruzione sulla quale influiscono non soltanto la pluralità di fattori fisici, fisiologici, psicologici e ambientali che, ma anche le attese, la memoria, la cultura, i fini e le intenzioni. La percezione diventa quindi “un guardare attivo”, un processo che si realizza attraverso

comportamenti intenzionati e selettivi.

L'analisi dei meccanismi profondi della visione rimette quindi il corpo al centro della percezione della costruzione del mondo e rivaluta la funzione dei sensi.

La distinzione tra i diversi paesaggi sensoriali corrisponde certamente alle modalità diverse attraverso le quali il mondo viene afferrato dal corpo, anche se alla fine *i sensi cooperano* tra loro nella costruzione attiva delle percezioni. La rilettura di una città o di un territorio è costituita dal nostro corpo attingendo al vocabolario conosciuto dei sapori, degli odori, dei suoni della nostra vita della nostra esperienza. Ma è poi alla fine il corpo tutto intero ad emettere la sentenza definitiva sul carattere di un ambiente, il corpo che si muove sentendo una stanza, una strada, una città o un paesaggio.

Leggere una città o un paesaggio attraverso la pelle le sue aperture significa interpretarne la natura. “Toccare” la città o esserne toccati, trovarla ruvida, liscia, solida o precaria, assaggiare la consistenza e la natura dei suoi materiali.

Ma in modo più complesso significa letteralmente restare in contatto con il mondo e apprezzare il ritmo delle ombre di una strada, la protezione di un portico, l'apertura d'aria di una piazza, i colori, gli odori...

La città è anche paesaggio olfattivo, catturato dal naso, e la nostra esperienza della città è condizionata dalla disposizione della

natura degli odori o di profumi.

Forse ancora più significativa può essere infine la ricostruzione del paesaggio sonoro di una città di un territorio. Le singole città e villaggi hanno un suono specifico, una musica particolare: una tonica, un suono dominante legato a materiali costruttivi prevalenti: la pietra, il legno, la terra.

Il paesaggio sonoro della metropoli è diventato quindi costitutivamente artificiale, reversibile, schizzofonico: rumore di fondo, disturbo acustico esteso e persistente, ubiquità dei suoni nello spazio e nel tempo.

Un individuo scopre se stesso nella città, la città esiste attraverso la sua esperienza incarnata. La città e il suo corpo si integrano e si definiscono. La città dimora in lui e lui nella città.

Le esperienze sensoriali giungono a integrarsi attraverso il corpo, o piuttosto nella stessa costituzione corporea nella modalità di esistenza umana. È stata la teoria psicoanalitica a introdurre la nozione di immagine corporea e di schema corporeo quale centro di integrazione. Il nostro corpo e i nostri movimenti sono in costante interazione con l'ambiente; nel mondo esse si informano e si definiscono l'un l'altra costantemente. La percezione del corpo l'immagine del mondo diventano una singola continua esperienza esistenziale.

L'occhio collabora col corpo e con gli altri sensi, ed è proprio grazie a questa interazione costante che il nostro senso della realtà è reso più forte e articolato. L'architettura è essenzialmente un'estensione della natura nella sfera antropica, perché fornisce la base per la percezione, l'orizzonte per esperire e comprendere il mondo.

Ogni esperienza architettonica è multisensoriale; le qualità di spazio, materia e scala sono misurate dall'occhio, dall'orecchio, dal naso, dalla pelle, dalla lingua, dallo scheletro e dai muscoli.

Gli spazi della città

Il cittadino, come soggetto moderno, è qualcosa di astratto e senza corpo.

L'idea di *spazio pubblico* appare in stretto rapporto con la realtà della città, con i valori della cittadinanza e l'orizzonte della civiltà.

Il fatto che la città sia il luogo per eccellenza dell'affermazione dello spazio pubblico è qualcosa che emerge direttamente dalla storia del pensiero politico, l'invenzione dell'agorà democratica, la figura della città-stato, la formazione della borghesia nelle principali città europee, ma anche dallo stesso vocabolario politico corrente, che tende a confondersi con quello che concerne la città. In greco, pubblico sta a significare, prima di tutto, essere esposto allo sguardo della comunità, al suo giudizio e alla sua approvazione. Lo spazio pubblico è lo spazio civico del bene comune in contrapposizione con lo spazio privato concernente gli interessi particolari. La città è una sorta di palcoscenico della società.

L'*ambiente urbano*, configura anche buona parte dell'esistenza sociale e culturale. La città è stata concepita come un luogo in cui diversi stili di vita, culture e concezioni del mondo riescono non solo a convivere ma anche a generare interscambi davvero produttivi originali, nella sua polifonia abbiamo acquisito l'esperienza della diversità che caratterizza la condizione umana contemporanea.

In ogni città, tutti gli elementi, abitanti, edifici e funzioni, convivono in stretta vicinanza, sono "condannati", per così dire, alla tolleranza reciproca. Tale obbligo nel corso dei secoli, ha portato a configurare l'insieme di regole che oggi ammiriamo come cultura storica della città, la grandezza della popolazione, la densità degli edifici, la mescolanza dei gruppi e delle funzioni sociali, sono fattori che fanno della città un luogo di comunicazione, di divisione del lavoro, di esperienza della differenza, di conflitti di innovazione. Questa eterogeneità ha molto a che vedere con il fatto che nella città lo spazio comune, il vicinato, non si costituisce in modo intenzionale, ma pare piuttosto come il risultato casuale della scelta di moltissime persone.

Il prototipo del cittadino è l'estraneo, lo straniero; la città è un insieme di sconosciuti, lo spazio in cui l'incontro con estranei diviene routine, dove coesistono vicinanza fisica e distanza sociale. Le città sono luoghi in cui gli estranei sono di casa dove riescono a convivere soggetti che non si conoscono affatto e che proprio per questo rendono possibile la produzione di "comunità di sconosciuti". "La città è lo strumento della vita impersonale, il contenitore al cui interno diviene significativa in quanto esperienza sociale la diversità" Possiamo considerare la città come lo spazio per eccellenza della modernità.

Gli in città sono soprattutto impersonali e la

comunicazione tra le persone è soltanto funzionale.

La città viene descritta come uno spazio in cui ci assale una grande quantità di impressioni brevi, intense, mutevoli e differenti, tanto più quanto maggiore è il numero e la densità degli abitanti. Una grande città è uno spazio popolato da una grande quantità di impressioni, da un potente flusso di immagini e sensazioni che vanno ad identificare l'essenza della cultura urbana.

Lissone

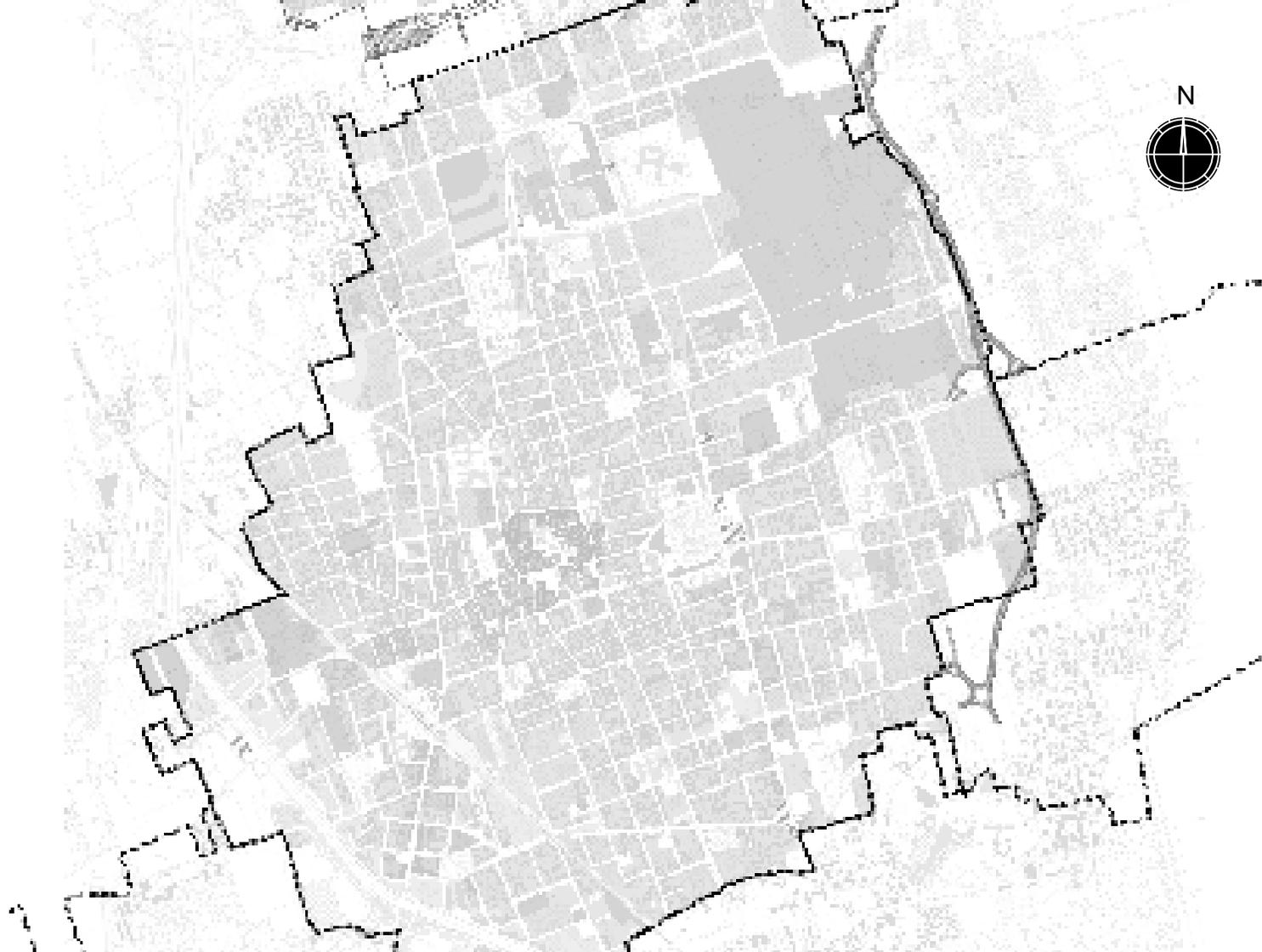
La scelta di Lissone come cittàdina in cui sviluppare il progetto è dovuta al fatto che, presenta il suolo calpestato maggiore in Italia.

Green City Side prevede la realizzazione di una pista ciclabile nella città di Lissone che ne migliori la mobilità creando un sistema che tenedo presenti le regole sulle neuroscienze, la percezione visiva e sul “vedere” l’idea è quella di creare, tramite le regole basate su quella che noi definiamo “Grammatica del Vedere”, un percorso ciclabile che faccia percepire nella città il verde urbano assente.

Lissone è una cittàdina che fa pienamente parte di quella città definita e diffusa dove è difficile distinguere un centro dalle periferie, dove la “massa” degli spostamenti avviene su automobile. È una città con importanti attività economiche, che stimolano un volume ragguardevole di flussi veicolari di camion e autotreni, con destinazione e origine non solo nelle imprese locali ma anche presso le molteplici attività edilizie nel tessuto urbano, rese possibili da un benessere diffuso della popolazione residente.

Appare quindi necessario impostare lo sviluppo della mobilità ciclistica concentrando gli sforzi su quegli assi viari che consentano parallelamente di soddisfare esigenze





di spostamento locale, nei punti nevralgici della città, (quali per esempio le scuole, la stazione, la biblioteca, il centro storico) con quelle di spostamento di media distanza, che comprendono le frazioni di Lissone più lontane dal centro, il Parco di Monza, nonché i comuni che ruotano intorno a Lissone stessa, tra i quali sono fondamentali Monza e Veduggio al Lambro.

Coordinate	45°37'0"N 9°15'0"E
Densità	4. 762,14 ab./km ²
Altitudine	181 m s.l.m.
Superficie	9,27 km ²
Abitanti	44. 145

02

ARTICOLI E NORME

Problematiche generali
Articoli
Caratteristiche generali
Segnaletica

Articoli e norme di riferimento

Sono state riscontrate diverse problematiche durante la progettazione dei percorsi ciclabili, che si possono riassumere nei punti seguenti.

Il Parcheggio delle auto: comporta conflitti con i ciclisti, soprattutto laddove vi è un alto numero di negozi e attività economiche con affacciano sulla strada, come nei tratti centrali di

Via Matteotti, Viale della Repubblica, Via Martiri della Libertà, Via Loreto, Via Cattaneo, etc. In questi tratti l'individuazione di spazi riservati ai ciclisti è più complicata anche se non del tutto impossibile, con la possibilità in alcuni casi di spostarsi su vie secondarie.

La crescita dei flussi di biciclette mira all'obiettivo di ridurre il traffico autoveicolare, e di conseguenza anche l'esigenza di trovare un parcheggio: per tale motivo l'eliminazione di alcuni degli stalli sarebbe funzionale e finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo stesso. Lungo i tratti di strada fuori l'abitato, la promiscuità con i veicoli a motore incute i timori maggiori.

Le rotatorie sono uno dei problemi principali in cui si imbattono i ciclisti: l'accesso e l'uscita, soprattutto, sono generalmente stretti, al punto da non lasciare spazio sufficientemente sicuro in fase di affiancamento tra veicoli a motore e biciclette.

Il maggior numero di rotatorie sono lungo Viale della Repubblica, che oltre ad essere molto trafficate, presentano anche un raggio ridotto.

Le piste ciclabili presenti, non sono indicate con la dovuta segnaletica, ed è proprio questa una delle cause che rendono gli attraversamenti in prossimità degli imbocchi e degli incroci poco sicuri e pericolosi.

La progettazione delle piste ciclabili, spesso non rispondono alle esigenze di praticità e sicurezza che sono proprie della mobilità ciclistica.

Le rastrelliere per il parcheggio delle biciclette sono poche, ed alcune di esse versano in cattivo stato.

In buone condizioni sono però quelle presso la stazione ferroviaria e presso la biblioteca comunale.

Al fine di dare maggiore continuità e di portare l'utente verso il verde e verso i poli di attrazione maggiori, che creano la distinzione dei vari itinerari, sono stati progettati dei circuiti sui seguenti tratti stradali, che si uniscono ad alcuni già esistenti:

Via Pacinotti – viale Europa – con la finalità di dare continuità all'itinerario est-ovest del centro storico in direzione di Veduggio al Lambro e il Parco.

Via Cappuccina – Via F.lli Bandiera – Via Trieste – al fine di creare un nuovo itinerario est-ovest nel territorio meridionale del comune.

Questo nuovo percorso permetterebbe la connessione ciclabile tra la stazione ferroviaria di Lissone e la strada di collegamento per il parco e la stazione di Monza.

Via Martiri della Libertà – Via della Repubblica che funge da collegamento nord-sud del territorio e continua in Via Boito verso Monza.

Nella rete analizzata, sono presenti alcuni punti critici e strade strette, che necessitano particolare attenzione.

Sono i seguenti:

Via Loreto – via Sant'Antonio, a causa della ridotta sezione stradale.

Via Maggolini – Via Baldironi a causa della ridotta sezione stradale

Su questi itinerari verranno previsti interventi di moderazione del traffico e di protezione delle utenze deboli.

Viale della Repubblica a causa di un'alta percorrenza di autoveicoli e per la presenza di un gran numero di rotatorie.

Intersezione di via Arrigo Boito e via Trieste a causa di una grossa rotatoria.

La gerarchia della rete viaria del Comune di Lissone viene desunta dal Piano vigente della Città di Lissone approvato nell'anno 1998. Il documento citava che le tipologie utilizzate per la descrizione delle strade di Lissone sono le seguenti:

1. *Strade di scorrimento:* garantiscono la flu-

idità degli spostamenti veicolari di scambio fra la città ed il territorio esterno, nonché gli spostamenti interni su grandi distanze;

2. *Strade inter-quartiere:* servono relazioni di lunga distanza, con spostamenti fra aree edificate cittadine;

3. *Strade di quartiere:* garantiscono il collegamento fra quartieri contigui e sono caratterizzate da spostamenti di breve distanza (ruolo prettamente urbano);

4. *Strade locali interzonali:* intermedie fra le strade di quartiere e quelle locali;

5. *Strade locali:* servono unicamente il traffico residenziale.

Regolamenti e norme

“Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”

Capo I

Art. 1.

Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili

1. Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con

pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

Art. 2.

Finalità e criteri di progettazione

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;
- b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;
- c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmo-

sferico ed acustico;

d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli.

Art. 4.

Ulteriori elementi per la progettazione

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

2. Gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative.

Capo II

"Principali standards progettuali per le piste ciclabili"

Art. 6.

Definizioni, tipologia e localizzazione

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

- a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo

valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

Art. 9.

Attraversamenti ciclabili

1. Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta per attraversamenti da effettuare in più tempi).

2. Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.

3. Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m.

Art. 10.

Segnaletica stradale

1. Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.

Art. 11.

Aree di parcheggio

1. Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per i velocipedisti ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità ciclistica, senza che si abbiano intralci alla circolazione stradale, specialmente dei pedoni. L'individuazione in questione si riferisce, in particolare, sia ai poli attrattori di traffico sia ai nodi di interscambio modale.

2. Nei nuovi parcheggi per autoveicoli ubicati in contiguità alle piste ciclabili, debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta dei velocipedisti.

Il Comune di Lissone ha già realizzato alcune piste ciclabili sul territorio comunale anche se in modo piuttosto frammentario e senza continuità di rete. La pista ciclabile esistente più importante è sicuramente quella affiancata alla Nuova Valassina, che crea accessibilità ciclistica e continuità a livello sovracomunale. Oltre a questa, all'interno del territorio comunale esistono attualmente 6 percorsi ciclabili, alcune di limitate dimensioni:

- Via Mascagni – via Verdi fino a Piazza Italia
578 m
- Viale Padania (sottopasso ferroviario)
142 m

- Centro Scolastico Superiore – via Pedrosi
via Sansovino – via Lamarmora
1545 m
 - Via Del Tiglio – Via Santa Margherita –
Viale dei Platani – via Catalani
1260 m
 - Via Santa Margherita
315 m
 - Via Chiusi
290 m
- Il totale delle piste ciclabili esistenti risulta essere di 4130 m.

Caratteristiche generali

Le caratteristiche geometriche e plano-altimetriche delle piste ciclabili sono desumibili dalle norme C.N.R. e dalla summenzionata Legge n. 208/91 la quale distingue innanzitutto tra piste in sede propria - fisicamente separate da quelle per i veicoli a motore ed i pedoni tramite idonei spartitraffico longitudinali rialzati - e piste in sede riservata qualora l'elemento di separazione sia valicabile e costituito da una striscia di demarcazione longitudinale. Nella prima tipologia possono rientrare anche le piste completamente indipendenti dal normale tracciato stradale. Le prime possono essere sia ad unico che a doppio senso di marcia, mentre le seconde possono essere esclusivamente ad unico senso concorde a quello della contigua corsia per i veicoli.

La larghezza standard di una corsia ciclabile è di 1,50 m. per unico senso di marcia (per tenere conto sia degli ingombri di ciclista e bicicletta sia dello spazio per l'equilibrio e di un accettabile franco libero) riducibile a 1,25 m. nel caso di due corsie contigue. Eccezionalmente e per tratti molto limitati la larghezza può essere ridotta a 1,00 m. per le piste in sede propria o per quelle in sede riservata ubicate su strade pedonali o su marciapiedi. La larghezza dello spartitraffico invalicabile tra una pista in sede propria ed una strada a scorrimento non deve essere inferiore a 70

cm. per consentire anche l'apposizione degli opportuni cartelli stradali. Per le piste su corsia riservata la segnaletica orizzontale di margine, eventualmente maggiorata, assume il significato di spartitraffico invalicabile.

La velocità di progetto, a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze libere di visuale, va definita tronco per tronco tenendo conto che i ciclisti in pianura marciano ad una velocità media di 20-25 km/h e che in discesa con pendenza del 5% possono raggiungere i 40 km/h.

La pendenza longitudinale è in genere quella della strada contigua. Nel caso di piste con percorsi indipendenti da altre strade, tale pendenza non deve in genere superare il 5% (ad eccezione delle rampe per gli attraversamenti ciclabili che possono raggiungere il 10%) con una pendenza media dell'intera pista che non deve superare il 2%. Tali indicazioni servono anche a verificare la fattibilità di piste adiacenti a percorsi viari esistenti.

La L. 208/91 fornisce inoltre indicazioni sui raggi di curvatura orizzontale di piste da realizzare ex novo ed indipendenti da altre strade.

Per gli attraversamenti delle carreggiate stradali in genere i ciclisti devono uniformarsi al comportamento dei pedoni. Per gli attraversamenti a raso su intersezioni ad uso pro-

miscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata debbono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario. Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti va in genere preferita la soluzione in sottopasso con le pendenze massime già indicate.

Segnaletica

Fondamentale risulta l'apposizione della segnaletica sia orizzontale sia verticale prevista dal vigente Codice della Strada, posta in condizioni di buona visibilità senza che essa costituisca pericolo per gli utenti. Ad ogni inizio e fine del percorso ciclabile e ad ogni incrocio con altre strade si devono installare i segnali verticali di identificazione della pista, integrati da linee di demarcazione e da eventuali simboli ripetuti sulla pavimentazione.

Nel caso di piste in sede riservata, occorre apporre, di fianco alla striscia bianca di bordo che delimita la carreggiata stradale, una striscia continua gialla di larghezza maggiorata pari a 30 cm. con il simbolo della bicicletta anch'esso in giallo ripetuto periodicamente lungo la pista.

Nei tratti ove il traffico automobilistico è molto intenso e non è possibile realizzare piste in sede propria, oltre alla succitata segnaletica è possibile ricorrere a dissuasori di tipo meccanico, quali "occhi di gatto", cordoli in gomma, etc.

In corrispondenza degli incroci inoltre è sempre bene apporre sulla pavimentazione il simbolo di "dare la precedenza" lasciando sempre questa ai veicoli per evitare pericoli nel caso contrario. In corrispondenza di incroci con semaforo sarebbe opportuno installare lanterne semaforiche per biciclette

per evitare confusioni con quelle per i pedoni.

03

RIFERIMENTI PROGETTUALI

L'emozione a tre dimensioni:

percezione, creatività, emozione

Il consumatore

Le sensazioni

La percezione dello spazio

I luoghi emozionali

Immagini di riferimento

L'emozione a tre dimensioni: percezione, creatività, emozione

La percezione è la fruizione dello stimolo visivo legato alla realtà esterna; la creatività, è la ricerca di un indizio per dare un senso narrativo alla fruizione stessa.

La forza coinvolgente della narrazione o, dello *storytelling* consiste proprio nella capacità di trasformare la percezione delle cose del mondo in altre più interessanti perché acquistino spessore tridimensionale grazie alla loro capacità di connettersi con metafore, esperienze pregresse o emozioni.

Il modo di percepire il mondo è cambiato radicalmente negli ultimi decenni perché è mutata profondamente la chiave di interpretazione del mondo stesso. Le cose e gli artefatti prodotti dall'uomo non sono più solo ciò che dichiarano di essere a una prima visione, ma ci proiettano in un mondo simbolico in cui la funzione primaria perde di significato rispetto ad altri valori più alti.

Le neuroscienze ci spiegano che il cervello non ha la funzione di riprodurre le forme della realtà così come sono, ma di costruire rappresentazioni visive codificando interattivamente modelli cerebrali spazio-temporali della realtà esterna. La sollecitazione continua imposta al cervello da parte dell'ambiente ha portato a un adattamento delle sue funzioni interpretative.

Nella società attuale prevale l'esperienza emozionale. La parola "emozione" è sempre più popolare ed è utilizzata come sinonimo di esperienza piacevole e indimenticabile.

Grazie alle emozioni si possono creare dei ponti immaginari tra ciò che esiste nella realtà è ciò che vive nella nostra mente come risultato di esperienze passate o immagini che abbiamo elaborato nel tempo e che costituiscono il nostro patrimonio esperienziale.

Il consumatore

L'utente moderno non cerca più nei servizi e nei luoghi, elementi primari, tangibili ed oggettivi, ma sia sempre più alla ricerca di elementi emozionali, i quali sono destinati a divenire essi stessi la reale base di differenziazione dei luoghi comuni in cui si interrelaziona.

L'esperienza emozionale divenuta quindi l'unico nuovo strumento atto alla "creazione di valore", capace cioè di dare visibilità.

La missione, è divenuta quella di saper rappresentare come "bello" il prodotto servizio, di riuscire a creare una relazione intima fra il "prodotto" e il consumatore, non basandosi basandosi su delle componenti affettive e comportamentali più profonde.

La "produzione" di esperienze emozionali sta a significare, in primo luogo, la "*sensorializzazione*" degli output.

Sono stati soprattutto gli studiosi di neuro-marketing a porre l'accento sul concetto di "consumo" emotivo ed interessarsi al ruolo ricoperto dalla presenza di stimoli sensoriali atti a suscitare una risposta emotiva di un individuo che per le sue caratteristiche cognitive presenta un atteggiamento edonistico.

Ciò è dovuto in primis alla vista, che è il primo dei sensi ad entrare in azione quando il soggetto si trova dinanzi ad un prodotto. La vista è il primo sistema sensoriale in termini

di importanza, dovuto tra l'altro ai tanti moduli cerebrali ed all'interpretazione degli stimoli visivi.

In particolare, è il **colore** una delle prime modalità ad essere trattata dal cervello e che conduce a delle connotazioni simboliche. Infatti può indurre delle nuove credenze, delle nuove rappresentazioni e influenzare le preferenze.

Sotto la denominazione "*colori emozionali*" si possono trovare, diverse eccezioni che non appartengono allo stesso dominio di ricerca. Ad esempio, possiamo distinguere un effetto emozionale del colore sull'individuo.

Il valore effettivo del colore è essenzialmente dovuto all'effetto di quest'ultimo sulla dimensione "attivazione" nello stato emozionale di un individuo. Diversi studi constatavano che la luminosità del colore influisce sul piacere, mentre la saturazione influisce sulla tensione. La percezione delle immagini non si limita, dunque, alla semplice "visione" fisiologica delle forme dei segni e dei colori, ma attiva un **processo cognitivo** molto complesso, che gli abbracci semiologici o semiotici da soli non possono spiegare, ma che necessitano dell'aiuto derivante dalle nuove scoperte sulle funzionalità del cervello.

Le arti visive obbediscono alle leggi del cervello visivo, sono l'estensione del cervello visivo che ha la funzione di acquisire nuove conoscenze.

Le emozioni, i sentimenti e le preferenze sono ciò che di più profondo è in grado di influenzare le scelte degli individui, che non possono essere direttamente controllabili e non possono essere misurati attraverso paradigmi matematici.

Le emozioni possono essere considerate, alternativamente o congiuntamente, segnali relativamente affidabili e pesi decisionali possibilmente utili. La componente emozionale delle decisioni è stata considerata come un fattore di fondo. **“Il piacere inizia già durante la visione dell’oggetto.”**

I colori, i profumi e il coinvolgimento esperienziale sono quanto serve al prodotto per fare la differenza e fare breccia nella sfera emozionale. Le emozioni sono difficili da definire perché formano un insieme complesso di interazioni che agiscono su molti piani della nostra percezione e contribuiscono a dare spessore e profondità alle esperienze.

In ogni caso le emozioni si attivano come reazioni a specifici stimoli o situazioni e si manifestano come sistemi coordinati che comprendono: la valutazione degli stimoli, i mutamenti fisiologici, le risposte comportamentali, le risonanze affettive, le dissonanze cognitive.

Quindi, possiamo definire l’emozione come la catena di eventi che si innescano tra uno stimolo scatenante (input) e l’esecuzione del comportamento elaborato come risposta (output).

Le sensazioni

Il primo processo di elaborazione è la *sensazione*, che è a carico dei sistemi sensoriali attivati su due fronti.

Le teorie fondamentali ritengono che ci siano due processi di lavorazione visiva: la fase di descrizione strutturale dello stimolo visivo, indipendentemente dal suo significato; l’elaborazione cognitiva attraverso cui si arriva al riconoscimento dell’oggetto attraverso il confronto dello stimolo con le tracce presenti nella memoria.

Le tracce sono le nostre rappresentazioni mentali degli oggetti stessi che ci consentono di far svolgere al cervello gran parte delle attività di riconoscimento semplicemente attivando tali schemi cognitivi.

In sostanza, dopo la fase della sensazione, l’informazione viene passata a un’unica centrale che decide di che oggetto si tratta. Alla fine ciascun oggetto può essere catalogato in base alle sue componenti e alle relative articolazioni. Tale articolazioni si producono in base a delle regole combinatorie che permettono alla rappresentazione mentale il riconoscimento di oggetti conosciuti e di oggetti mai visti prima.

La percezione dello spazio

Ciascun luogo ha una sua identità, più o meno forte, e più o meno esplicita. L’identità di un luogo culturale o comunque di pubblico interesse.

La percezione dello spazio riguarda la natura e l’origine delle conoscenze spaziali che ci consente di interagire con gli oggetti dell’ambiente. La comprensione dello spazio è un’attività complessa che il cervello svolge e che dipende dalla sua capacità di trovare risposte ad almeno tre domande distinte ma interconnesse.

Fa riferimento alle caratteristiche distintive dell’esperienza spaziale, la sua funzione è adattativa nell’evoluzione della specie e al contesto ecologico in cui tale esperienza ha luogo.

L’approccio cognitivista allo studio del comportamento degli utenti sostiene le azioni individuali fino all’elaborazione delle informazioni di tipo intrapersonale. L’utente, quindi, sarebbe impiegato continuamente a lavorare gli stimoli ambientali e a utilizzarli per prendere le proprie decisioni. Il processo chiave di tutto è un processo di natura cognitiva, che fa da intermediario tra gli stimoli e le risorse. I processi cognitivi più rilevanti sono sostanzialmente due: *attenzione* e *comprensione*, gli utenti completano le informazioni presenti nell’ambiente di riferimento creando una *nuova conoscenza, nuovi significati e nuove*

convinzioni da utilizzare nel successivo processo di integrazione o da immagazzinare in memoria.

Il sistema cognitivo individuale può raccogliere qualsiasi tipo di stimolo esterno trasformarlo in convinzioni. Le convinzioni, a loro volta, sono organizzate dalla memoria in strutture più o meno complesse e articolate in grado di aiutare l’utente a districarsi in un mondo denso di stimoli che devono essere interpretati per realizzare le scelte di consumo.

I domini utilizzati per una buona strategia basata sull’esperienza sono: la partecipazione dell’utente, passiva, quando l’ospite non può influire sulla performance; attiva, quando l’ospite può influire sull’evento inscenato; L’esperienza consente di trasformare il luogo della performance comune in uno speciale.

Il concetto di *atteggiamento*, invece è stato per lungo tempo di grande importanza nei modelli che miravano a spiegare il comportamento sociale dell’uomo.

L’atteggiamento può essere definito come uno stato mentale di prontezza, organizzato grazie all’esperienza, capace di esercitare un’influenza direttiva o dinamica sulle risposte dell’individuo a tutti gli oggetti e alle situazioni con cui egli entrava in relazione.

I luoghi emozionali

Il termine luogo, o place in inglese, in realtà comprende anche l'idea di paesaggio, contesto spazio esperienziale.

Il significato di *place attachment* riguarda soprattutto il paesaggio abituale, in altre parole il luogo in cui si vive è così vissuto, inteso come centro dei propri interessi, della programmazione e della progettualità, ma anche il luogo che si è visitato e che ha lasciato una forte impronta nella memoria. Ognuno di noi ha certamente sperimentato questo tipo di esperienza emozionale maturata nell'infanzia o in altri momenti della vita e durante i viaggi.

Nell'esplorazione di molti significati che si assegnano al luogo e del perché sia così importante sul piano della costruzione dell'identità e della memoria, c'è da chiedersi come si crea un legame con un luogo.

Il *place attachment* è un fenomeno complesso che chiama in gioco diversi tipi di legami diverse forme di investimento affettivo.

Il concetto di base è che la qualità del luogo si è appropriata delle necessità degli abitanti, dei visitatori e che ciò alimenta il desiderio di permanenza se non vi sono migliori risorse di vita.

In sostanza, quando l'ambiente non è più soddisfacente, l'attaccamento diminuisce. *Attaccamento simbolico*, in questo caso il luogo è molto importante, anche se è stato

vissuto, visitato per un breve periodo.

L'importanza simbolica dipende dal fatto che sia stato determinante per la formazione dell'identità personale, di gruppo e familiare. Per esempio luoghi dove si sono verificati eventi particolari della vita dell'individuo.

Attaccamento affettivo, si tratta di una forma di attaccamento che si basa soprattutto sulle emozioni. Si realizza quando l'ambiente, oltre ai bisogni fisici, soddisfa quelli psicologici legati al sentimento di sicurezza e di benessere. Infatti, la stabilità residenziale trasforma il luogo in un'amica esistenziale in una sorta di rifugio personale. Ciò implica il piacere del contatto e il dispiacere della separazione.

Attaccamento estetico, visto con l'investimento emozionale, è indotto dalla piacevolezza del paesaggio e soddisfa specifici canoni di bellezza del tutto soggettivi e postulano forma di risonanza emotiva simile a quella suscitata dall'opera d'arte. Il luogo può arrivare a creare un'empatia con l'individuo.

Si manifesta prevalentemente nei confronti di luoghi specifici. Ma può manifestarsi anche rispetto a luoghi dove si sono vissute esperienze particolari.

I ricordi dell'esperienza saranno tanto più vivi della memoria quanto più saranno associati a emozioni, provocate da un semplice incontro puro della bellezza del luogo, della

grandiosità del paesaggio, oppure, in negativo, della dimensione del traffico di una città e dal senso di pericolo.

Ai ricordi possono essere associate la visione di opere, di monumenti e di edifici sorprendenti che ci comunicano qualcosa.

Negli ultimi anni l'ambiente urbano ha finito col diventare una sorta di media della comunicazione, così gli interventi di urban art e di progettazione sul territorio si sono trasformati sempre più in exterior design, trasformando la grafica in un elemento spaziale in grado di apportare delle modifiche profonde all'ambiente circostante.

Una realtà in cui gli oggetti si trasformano in masse, le superfici diventano continue, gli edifici sono volumi d'insieme.

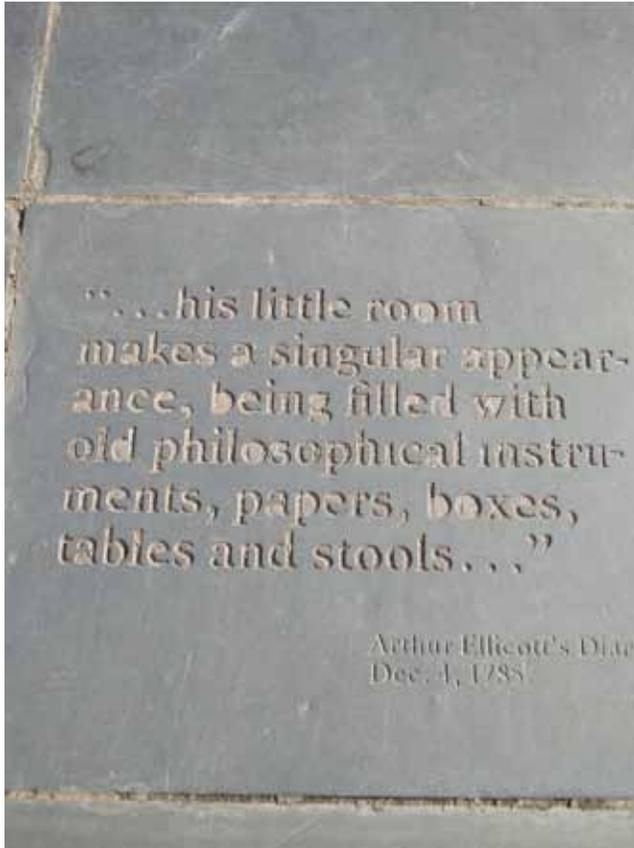
Il colore è un segnale, o meglio un simbolo comunicativo, che ha la capacità di veicolare sensazioni, a livello inconscio, sia positive che negative ed è quindi necessario valutare attentamente la progettazione cromatica degli ambienti in cui viviamo.

I colori possono nascondere o rivelare elementi architettonici, dare impulso ad un ambiente e modificarne la percezione delle proporzioni.

E' infatti un elemento che influenza notevolmente la nostra percezione degli oggetti e dello spazio circostante.

L'attenzione spaziale può essere manipolata anche attraendo l'attenzione visiva su alcuni focus per mezzo di stimoli sensoriali, per esempio, mediante un segnale capace di orientare l'attenzione stessa. Questo effetto può essere raggiunto mediante l'uso del colore e di elementi grafici.

Utilizzare quindi la grafica e il colore non solo come semplice strumento di segnalazione, ma come elemento che faccia riflettere il fruitore sull'importanza di ciò che lo circonda solleticandolo con un linguaggio comunicativo inusuale, a volte provocatorio, per un contesto urbano; centrato sulla volontà di dare valore a elementi di un luogo.



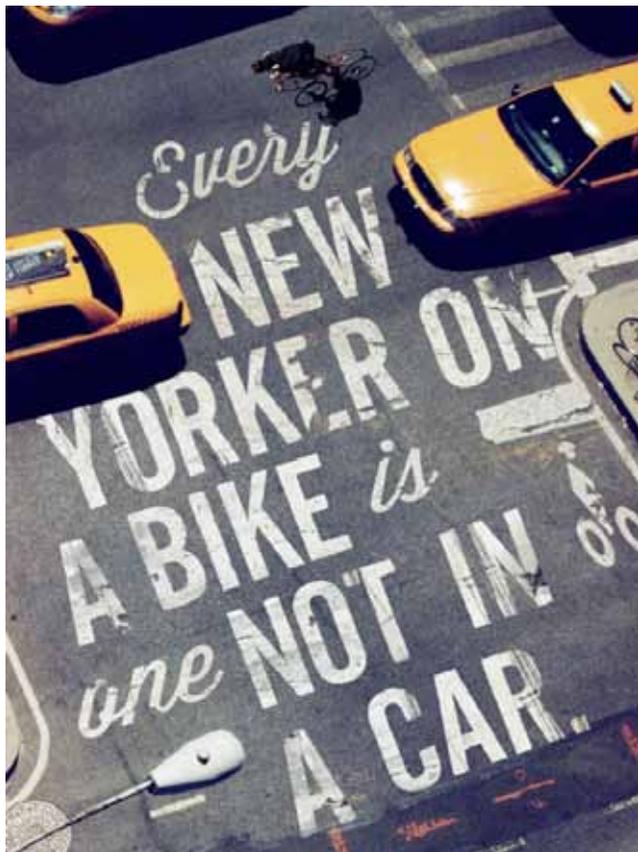
Pavement Pattern_Robert Venturi_Philadelphia_1980



Colonnes Renovees Palais Royal_Daniel Buren_2007



The Zebra Crossing Project_Eduard Čehovin_2010



Bike Like a New Yorker_Mother_2012



A French Hotel Room Half Covered in Graffiti_Artist Tilt_2012



Chiswick Business Park_West8_1999



Condominio P_ C+C04studio_2009



Superkilen by BIG, Topotek1 and Superflex_2012



Disegnare l'albero_Ghigos_2011



Grand Canal Square_Martha Schwartz Partners_2008



Yverdon Les Bains _West8_1998-2002



Water Formula_ Nuno Gusmão, Pedro Anjos_2010



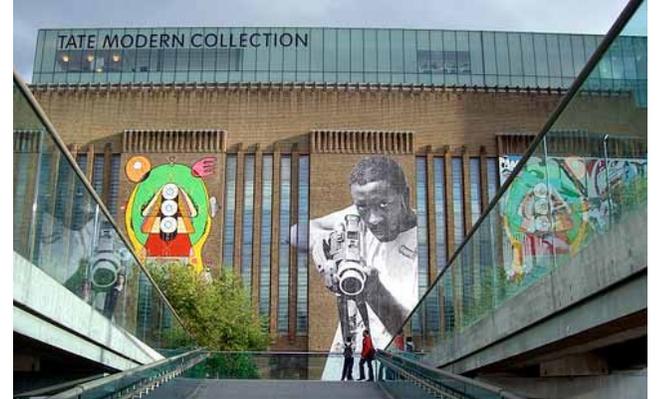
Gardens Copagabana Beach_Roberto Burle Marx_ 1970



Gatineau Sports Centre_NIPpaysage_2012



Gemeos Nunca Blu_Tate Modern_2008

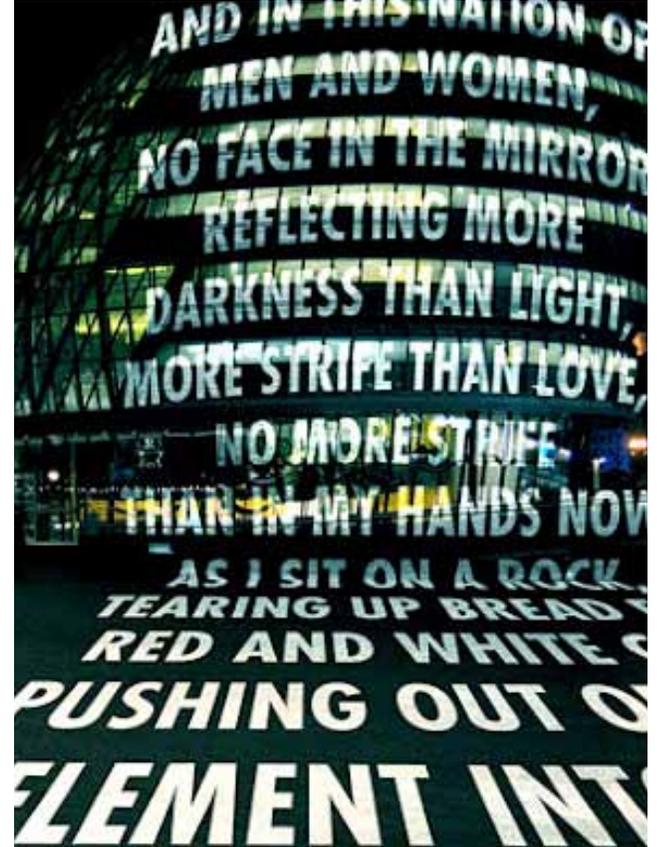




Dream Hamar_Boa Mistura_2012



Intersection_Navid Baraty_Tokyo_2012



Jenny Holzer_London City Hall_2006



Crack is wack playground_ Keith Haring_ Manatthan_1986



Lang Baumann_Street Painting_Svizzera_2010



Fig.13.92 Lang Baumann_Street Painting_Svizzera_2012



Segnaletica orizzontale_2012



Segnaletica orizzontale_2012



Luxury Village_West8_ Mosca_2004-2006



New Bike Paths_Lisbona_2010



Mission Park Plaza_Massachusetts_2008



Paul-Bruchési schoolyard - Cour bleue_ Nippaysage_2012



Paul-Bruchési schoolyard – Cour bleue_ Nippaysage_2012



Fig.13.100 Parking Teresa Sapey_Estudio4_2012



Xenon for Venice_Jenny Holzer_1999



Unité d'Habitation de Marseille_Le Corbusier_1946



Switzerland City lounge in St.Gallen_Pipilotti Rist_2008



Jacob Javits Plaza_Martha Schwartz_New York_1996



Superkilen_Topotek1_2012



Color Jam_Jessica Stockholder_2012



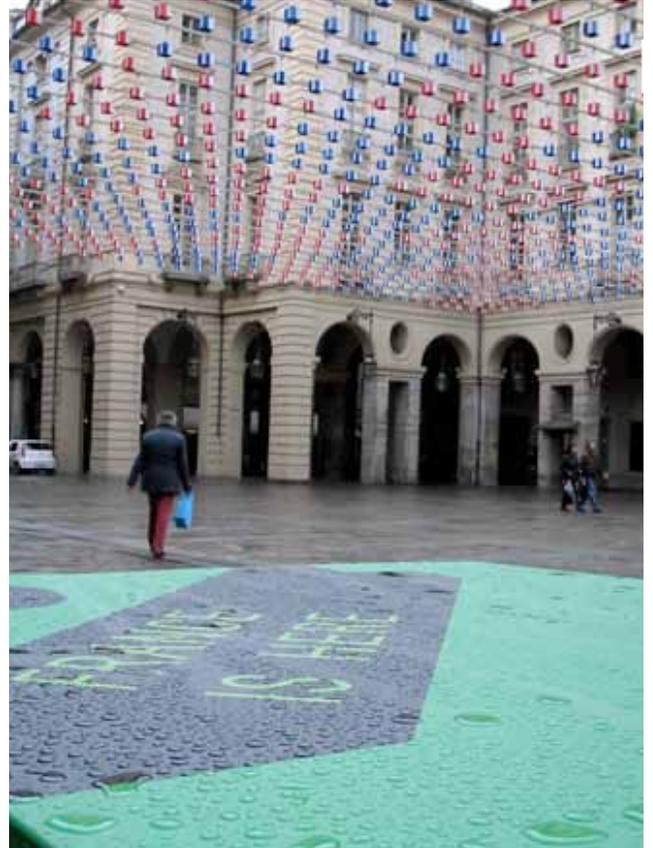
Paseo Maritimo_Studio Weave_Benidorm_2011



Sensidivini_Migliore + Servetto_Triennale Milano_2004



Milano City Dressing_Migliore + Servetto_2004



Torino World Design Capital_Torino_2008



Museo Egizio_Migliore + Servetto_Torino_2012

Xx Olympic Winter Game_Migliore + Servetto_Torino

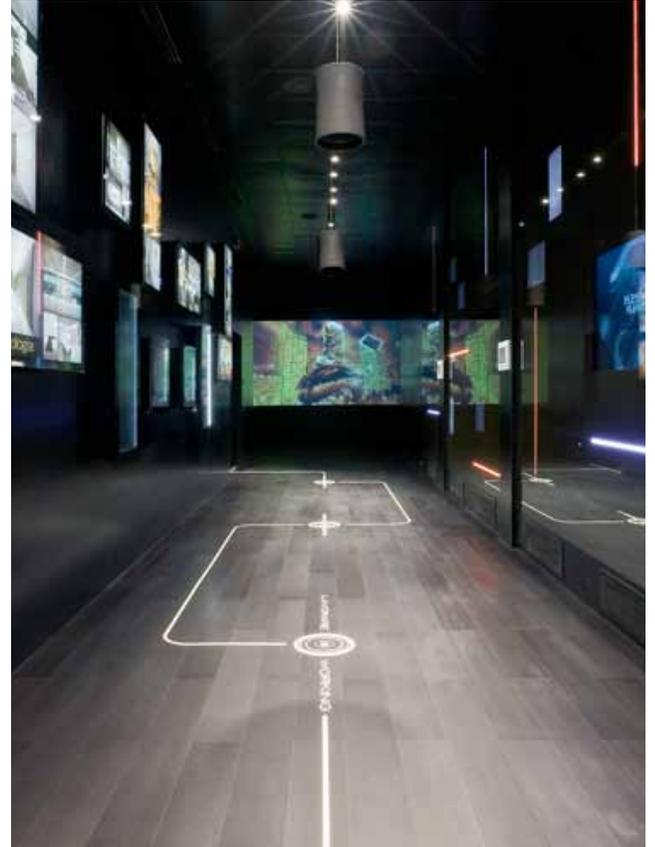
Festival Dei Saperi_Migliore + Servetto_Pavia_2007/2008/2009



Monopoly_Urban Art_Chicago_2010



Green Square_Urban Interventions+Vallo Architects_Bratislava_2011



Bticino Showroom_Migliore + Servetto_Varese_2008



Educational Center "El Chaparral" _A.M. Miranda_2010



Grand Palais_ Daniel Buren_2012



Decameron_Studio mk27_2011





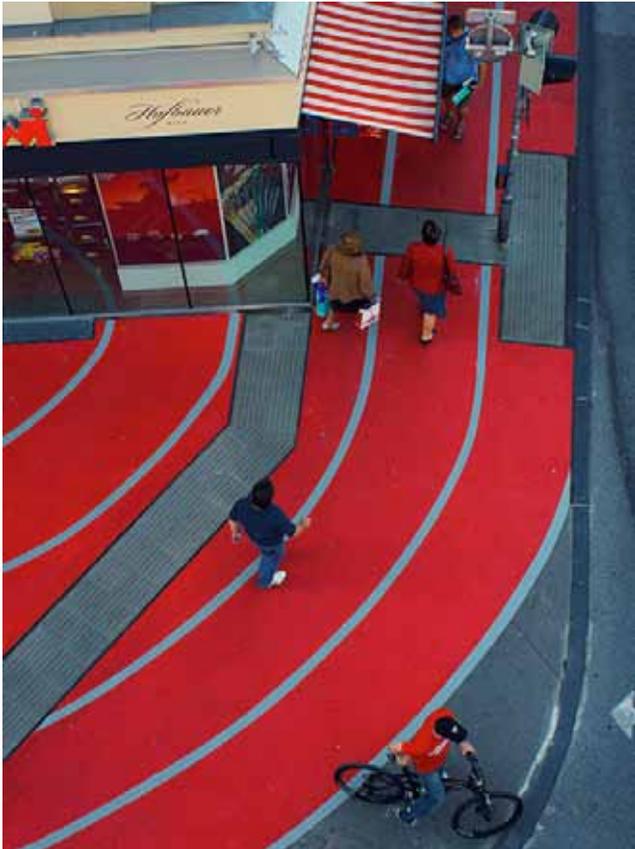
Harmonic Runway_ Christopher Janney_1997



Humlegården apartment_Tham & Videgård Arkitekter_2006-2007



Blue Trees_ Konstantin Dimopoulos_2011



Public Space_Sandra Janser Elisabeth Koller_2010



Primary School & Nursery_Zac Atelier D'architecture_2011



Occidental Park_Seattle_2011



Santa Caterina Market_Embt Miralles_Barcelona_2005



Your body of work_ Olafur Eliasson_2011



Beirut Street Art_Art Lounge_2011



Summer Umbrellas_ Patrícia Almeida_Portogallo_2012



Triennale Milano_Fabio Novembre_2012-2013



École Nationale des Arts Décoratifs_Ruedi Baur_1999



Kindergarten 8Units_ Elap Arquitectos_2011



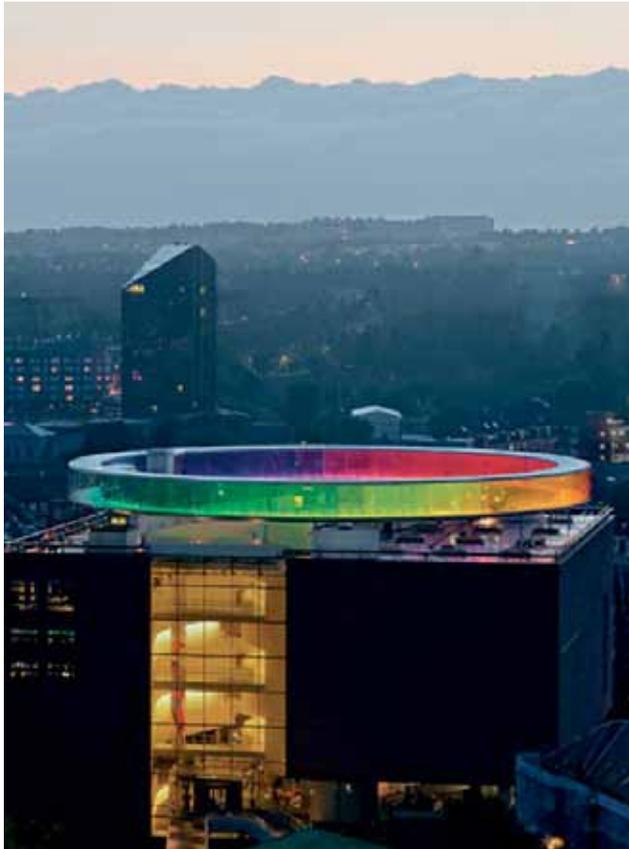
Barking Central_Monaghan Morris_2008



Custo Barcelona_Teresa Sapey Estudio1_2012



Technical School Visp_Bonnard Woeffray architectes_2010



Your Rainbow Panorama_ Schmidt Hammer Lassen Architects

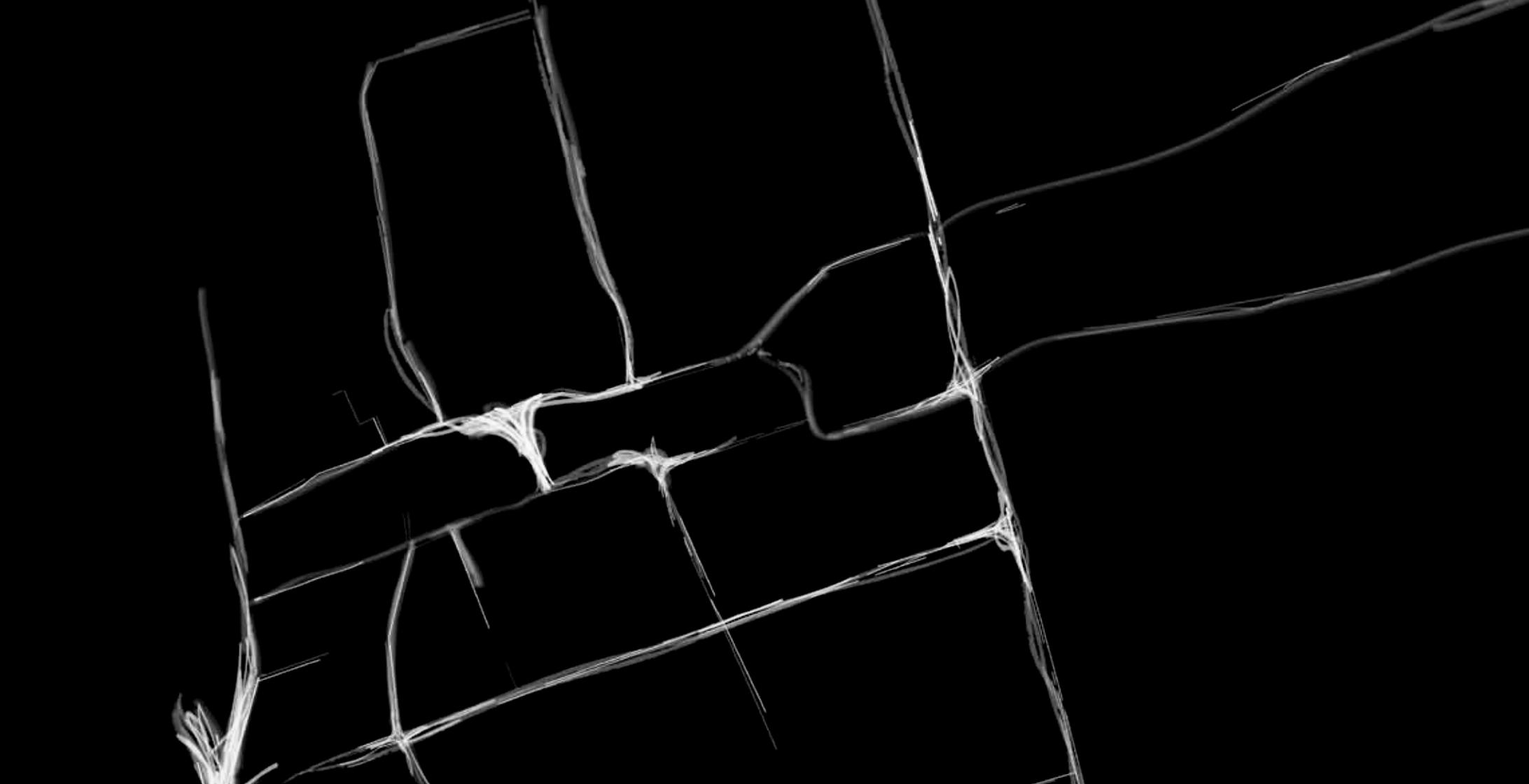


Open Center for Citizens Activities_ ParedesPino_2010

04

ANALISI GENERALE

Flussi veicolari
Flussi pedonali
Il verde urbano
Itinerari
Percorsi ciclabili



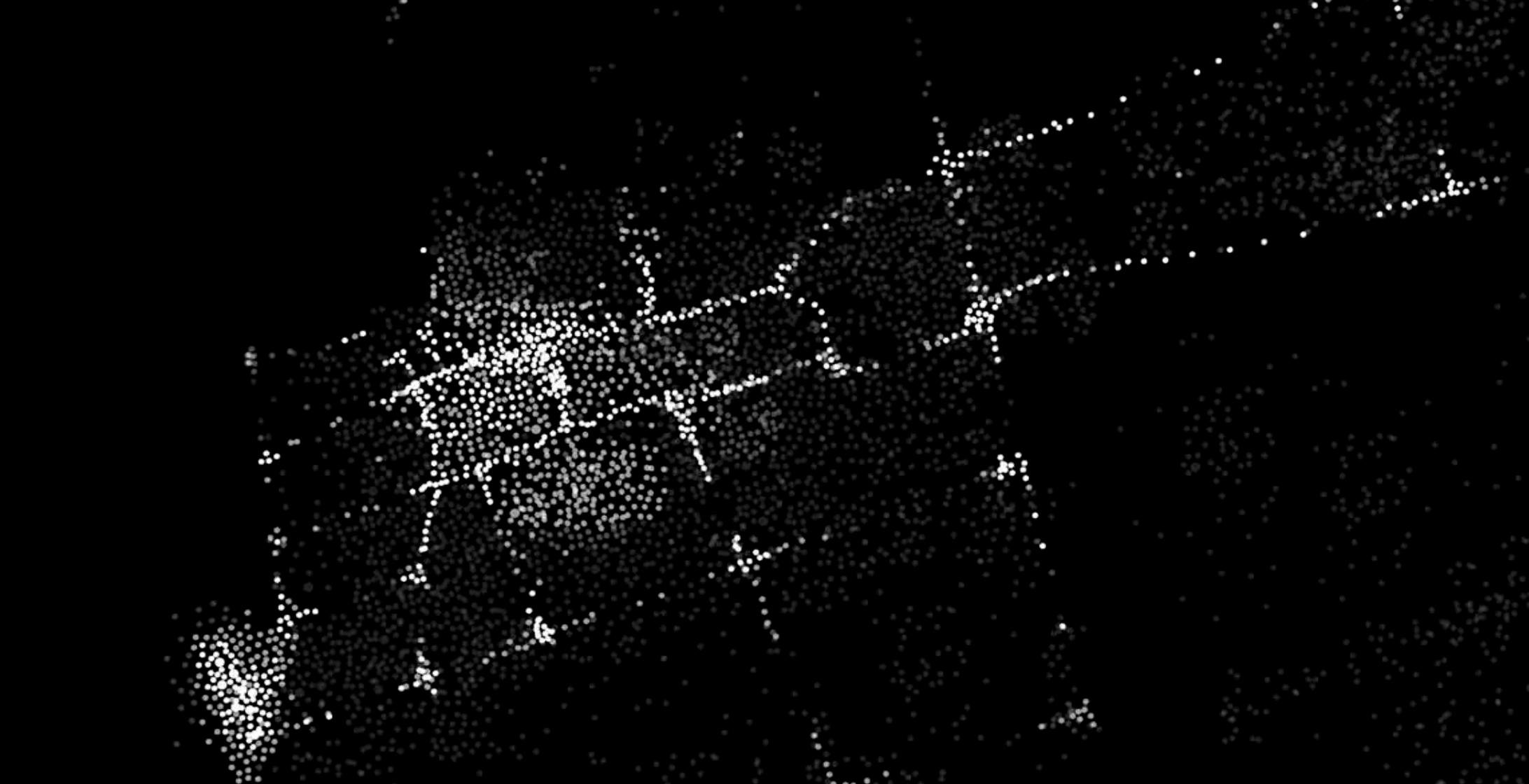


Flussi veicolari

Analisi dei flussi di traffico sulla rete stradale del territorio preso in esame.

La schematizzazione dei flussi, che comprende veicoli a motore e non, evidenzia le aree con maggiore concentrazione di mobilità, che hanno portato alla definizione dei circuiti ciclabili in progetto.







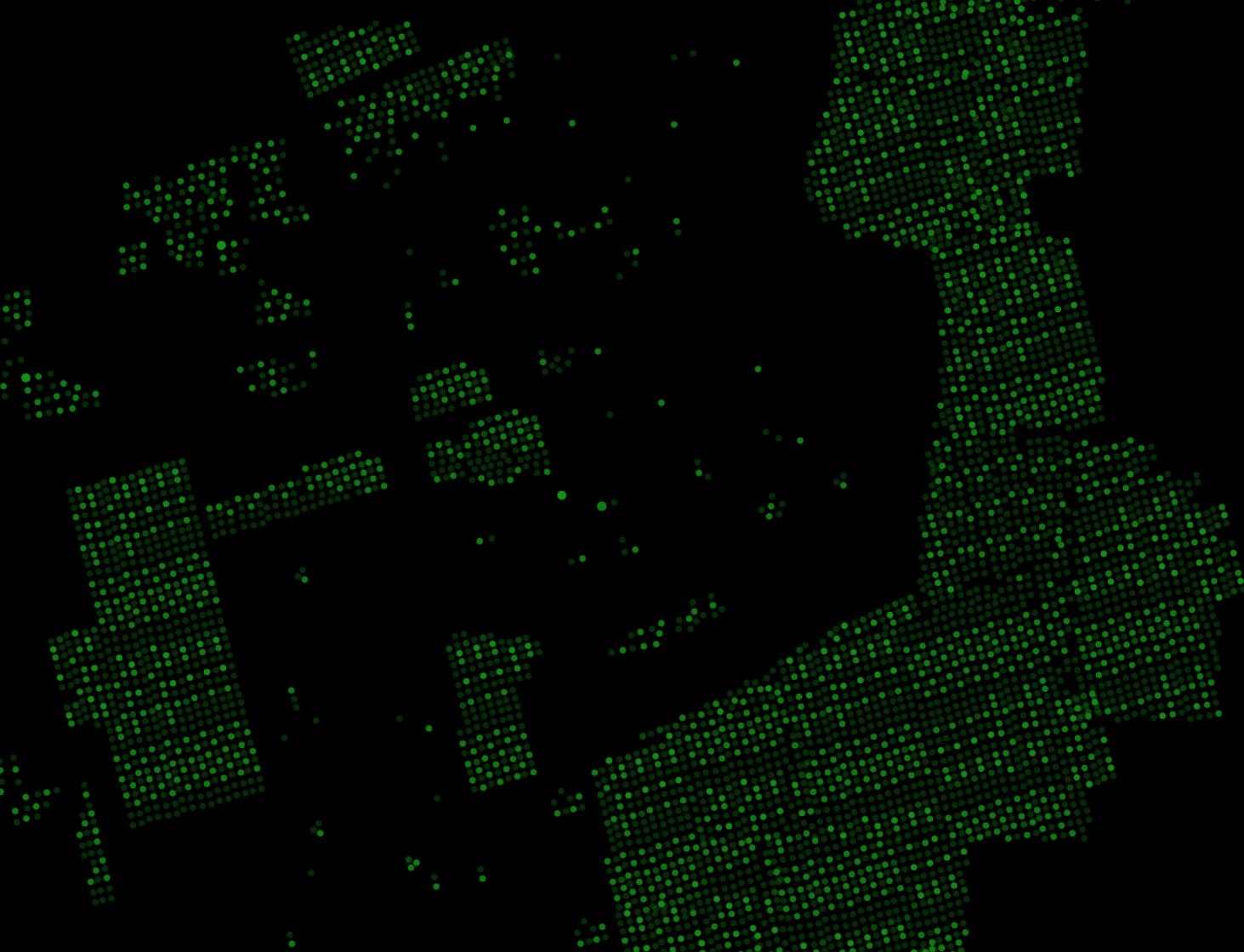
Flussi pedonali

Analisi dei flussi di "traffico" pedonale sulla rete del territorio preso in esame.

La schematizzazione dei flussi pedonali, evidenzia le aree con maggiore concentrazione di persone.

Queste aree sono state definite come punti nevralgici dei percorsi ciclabili.





Analisi del Verde Urbano

Analisi delle aree verdi sulla rete del territorio preso in esame.

La schematizzazione delle “aree verdi” evidenzia la concentrazione di verde urbano in determinate aree del territorio.

Evidenzia, sul territorio di Lissone rispetto ai comuni limitrofi, una minore concentrazione di verde ridotto a piccole aree localizzate.



Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

Musei e Fondazioni:

Staz. Lissone - Via Matteotti - Via Guidoni - Via S. Carlo - Via Besozzi - Via Baldironi - Via Garibaldi - Via Maggiolini - Via Leopardi - Viale Repubblica
Staz. Monza - Via Visconti - Via Aliprandi - Viale R. Margherita - Via C. Battisti - Via Boito

Ville e Palazzi:

Staz. Lissone - Via Carducci - Via Bramante da Urbino - Via Giuliani - Via S. Carlo - Piazza della Libertà - Via Assunta - Via Manzoni - Via Guidoni - Via Colnaghi - Via Pietro da Lissone - Via Gramsci - Via Baldironi - Via Maggiolini - Via Leopardi - Via Pacinotti - Via Europa
Staz. Monza - Via Manzoni - Via Cortelonga - Via C. Alberto - Via Frisi - Via R. Margherita - Via C. Battisti - Via Rossini - Via Leopardi - Viale Brianza - Via Villa - Parco di Monza - Via S. Stefano

Cascine e Aziende Storiche:

Staz. Lissone - Via Matteotti - Via D. Minzoni - Via Buonarroti - Via Platani - Via Catalani - Viale M. Libertà - Via Pepe - Via Canova - Via Cattaneo - Via Pacinotti - Via Repubblica - Via Trieste - Via Bandiera - Via Cappuccina - Via Bramante da Urbino - Via Carducci - Via Guidoni - Via Colnaghi - Via P. da Lissone
Staz. Monza - Via Visconti - Via Manzoni - Via Appiani - Viale R. Margherita - Via Cesare Battisti - Via Boito

Chiese e Monumenti:

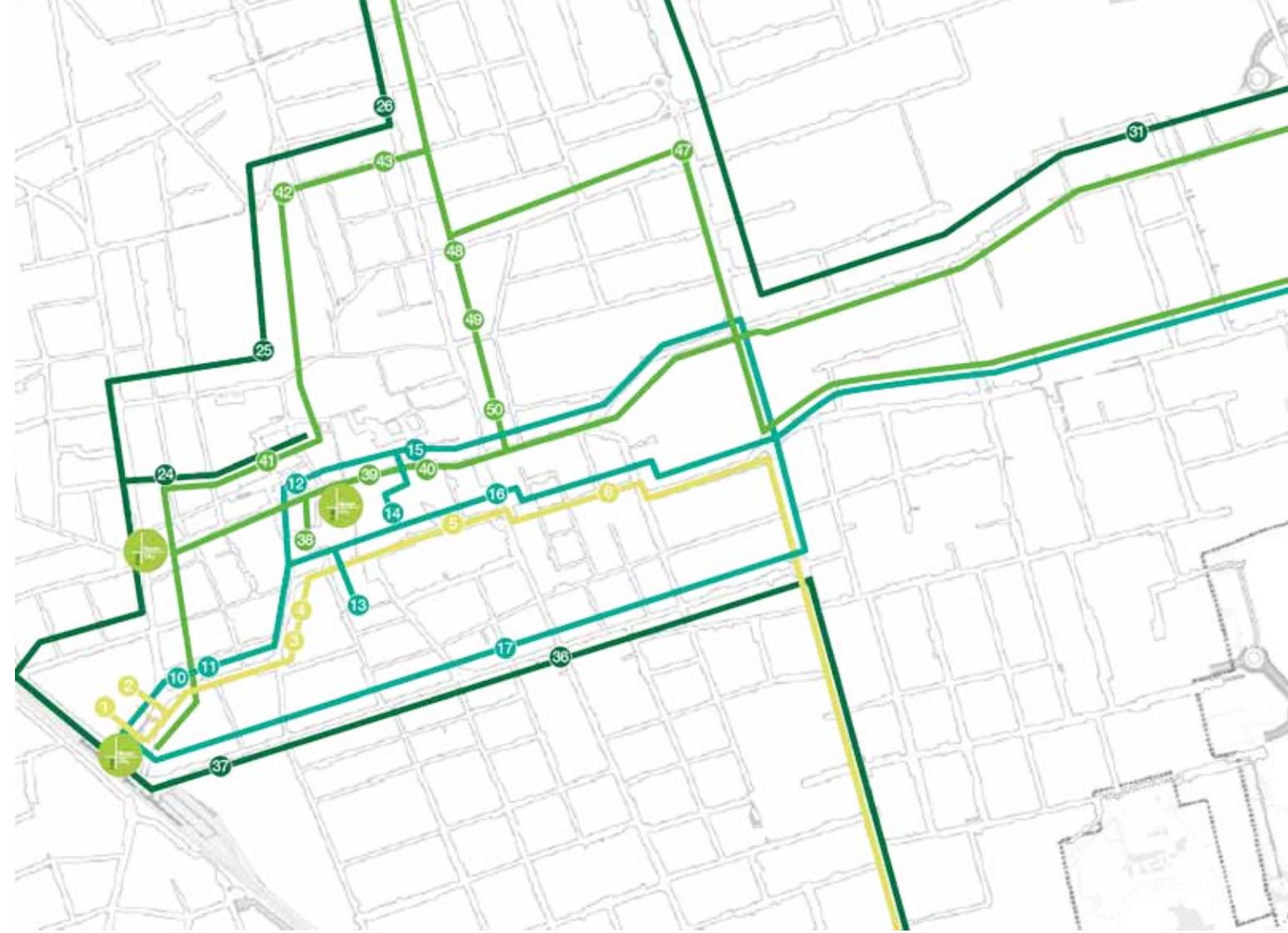
Staz. Lissone - Via Matteotti - Via D. Minzoni - Via Buonarroti - Via Platani - Via Catalani - Viale M. Libertà - Via Leopardi - Via Manzoni - Via Assunta - Piazza della Libertà - Via S. Carlo - Via Baldironi - Via Gramsci - Via S. Rocco - Via Colnaghi - Via Guidoni - Via Cappuccina - Via B. da Urbino - Via Carducci
Staz. Monza - Via Manzoni - Via Locatelli - Via Italia - Via C. Alberto - Viale R. Margherita - Via Brianza - Via Ramazzotti - Viale Europa



Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

VILLE E PALAZZI
CASCINE E AZIENDE STORICHE
MUSEI E FONDAZIONI
CHIESE E MONUMENTI



Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

VILLE E PALAZZI
CASCINE E AZIENDE STORICHE
MUSEI E FONDAZIONI
CHIESE E MONUMENTI

CASCINE E AZIENDE STORICHE

- 27 Cascina S.Margherita
- 28 Cascina Paolina
- 29 Cascina Bareggia
- 30 Cascina S.Mauro
- 24 I.N.C.I.S.A
- 25 La Brugola
- 26 Cascina S.Giuseppe
- 31 Cascina Convenio
- 32 Cascina Panceri
- 36 Vefer
- 37 Simpres
- 33 Mulino Colombo
- 34 Palazzo Frette
- 35 Cappellificio Monzese

CHIESE E MONUMENTI

- 38 Chiesa S-Carlo
- 39 Monumento ai quattro martiri
- 40 Mausoleo dei caduti
- 41 Chiesa Grande
- 42 Monumento agli artigiani lissonesi
- 43 Monumento degli alpini
- 44 Chiesa di Lourdes
- 45 Chiesa di Sant'Antonio
- 46 Obelisco dei caduti
- 47 Monumenti dei marinai
- 48 Monumento ai Carabinieri
- 49 Chiesa dell'addolorata
- 50 Chiesa del Borgo
- 51 Santuario della misericordia
- 52 Fontana Giò Pomodoro
- 53 Monumento Vittorio Emanuele II
- 54 Torre Longobarda
- 55 Monumento ai caduti



Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

VILLE E PALAZZI
CASCINE E AZIENDE STORICHE
MUSEI E FONDAZIONI
CHIESE E MONUMENTI

MUSEI E FONDAZIONI

- 1 Museo d'arte contemporanea
- 2 Fondazione colore
- 3 Palazzo Paleari
- 4 Galleria d'arte Radice
- 5 Biblioteca del mobile
PalazzoVitorio-Veneto
- 6 Fondazione Progetto Lissone
- 7 Villa Reale
- 8 Torre dei Forni
- 9 Urban Center

VILLE E PALAZZI

- 10 Villa Galliani
- 11 Villa De Capitani
- 12 Villa Mussi
- 13 Villa Baldironi-Reati
- 14 Villa Candiani
- 15 Palazzo Terragni
- 16 Palazzo del comune
- 17 Villa Crippa
- 18 Villa Litta
- 19 Villa Zendali
- 20 Villa Brugola
- 21 Villa Carminati-Ferrario
- 22 Villa Archinto-Pennati
- 23 Casa-Torre dei Gualtieri



Percorsi Ciclabili

Green City Side_ percorsi tra percezione visiva e design.

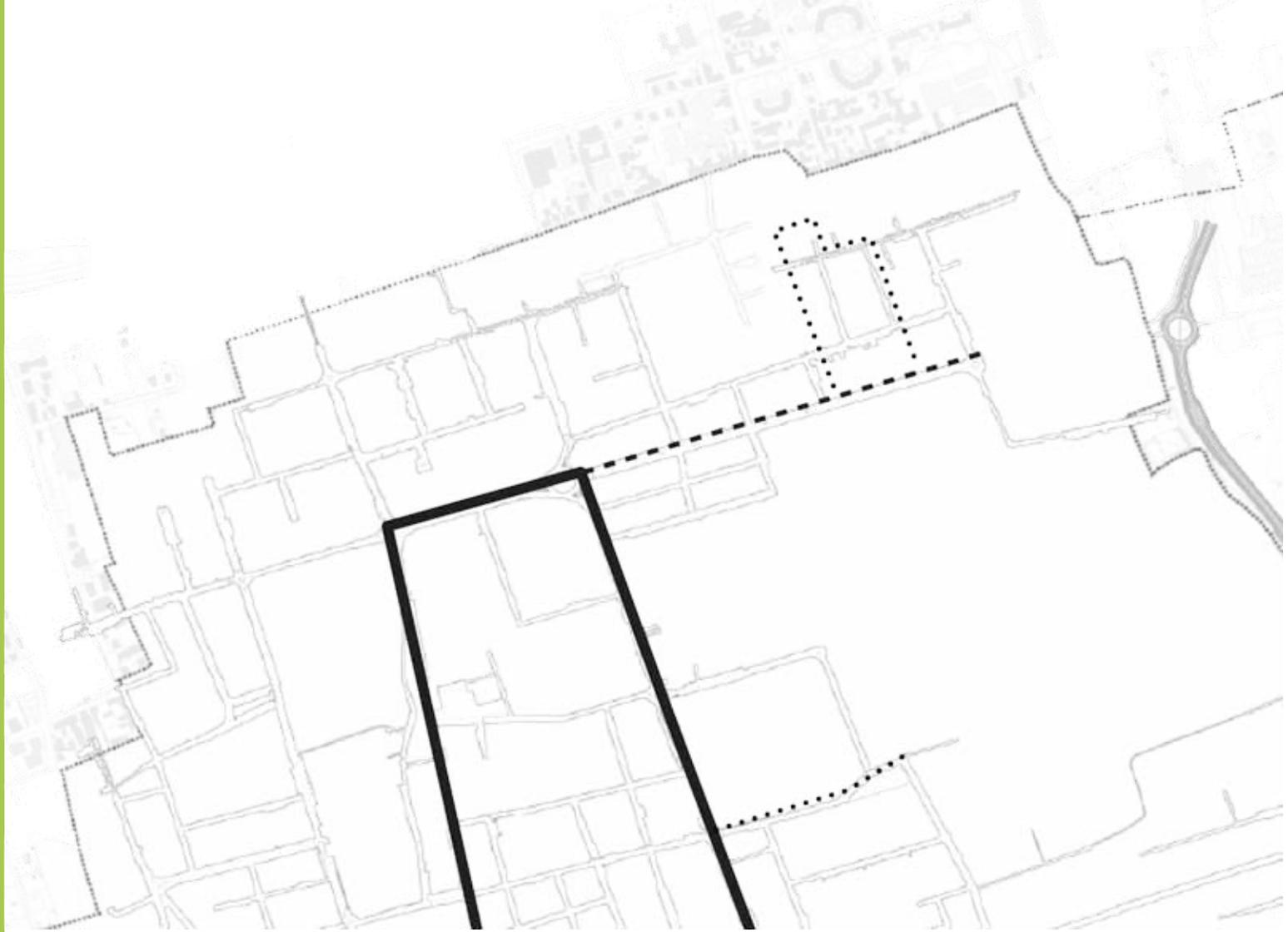
Gli obiettivi dello studio sul percorso sono:

1. Definizione di un'adeguata gerarchia di percorso, con particolare riferimento ai principali attrattori di traffico (scuole, stazioni, piazze, edifici storici, biblioteca, chiese, aree sportive...).
2. Integrazione del sistema ciclabile con i sistemi per la "mobilità lenta" esistenti (aree pedonali, zone a traffico limitato, parchi urbani).

L'identificazione delle soluzioni tipologiche principali in base allo spazio, alle esigenze e ai principali punti attrattivi (recenti e passati) vogliono evidenziare la caratterizzazione del territorio.

L'area oggetto di studio è sostanzialmente assimilabile alla totalità del territorio comunale di Lissone, con maggiore attenzione alle vie centrali ed alle connessioni con i comuni limitrofi Monza, e Veduggio al Lambro, soprattutto per quanto riguarda i canali di connessione al parco.

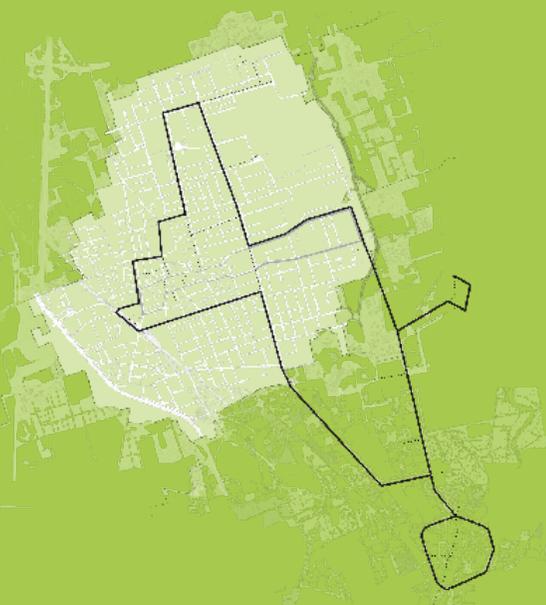
La prima chiave di lettura dei sistemi della mobilità ciclistica, che ha la finalità di definire una prima gerarchizzazione delle diverse priorità e criticità, è costituita dalla mappatura sul territorio delle funzioni in grado di attrarre consistente mobilità ciclabile e non.



Percorsi Ciclabili

Green City Side_ percorsi tra percezione visiva e design.

-  Pista Ciclabile 1
-  Pista Ciclabile 2
-  Pista Ciclabile bidirezionale 1
-  Pista Ciclabile bidirezionale 2
-  Pista Ciclabile monodirezionale
-  Percorso Pedonale
-  Tratti di allacciamento
-  Percorso a senso unico



Percorsi Ciclabili

Green City Side_ percorsi tra percezione visiva e design.

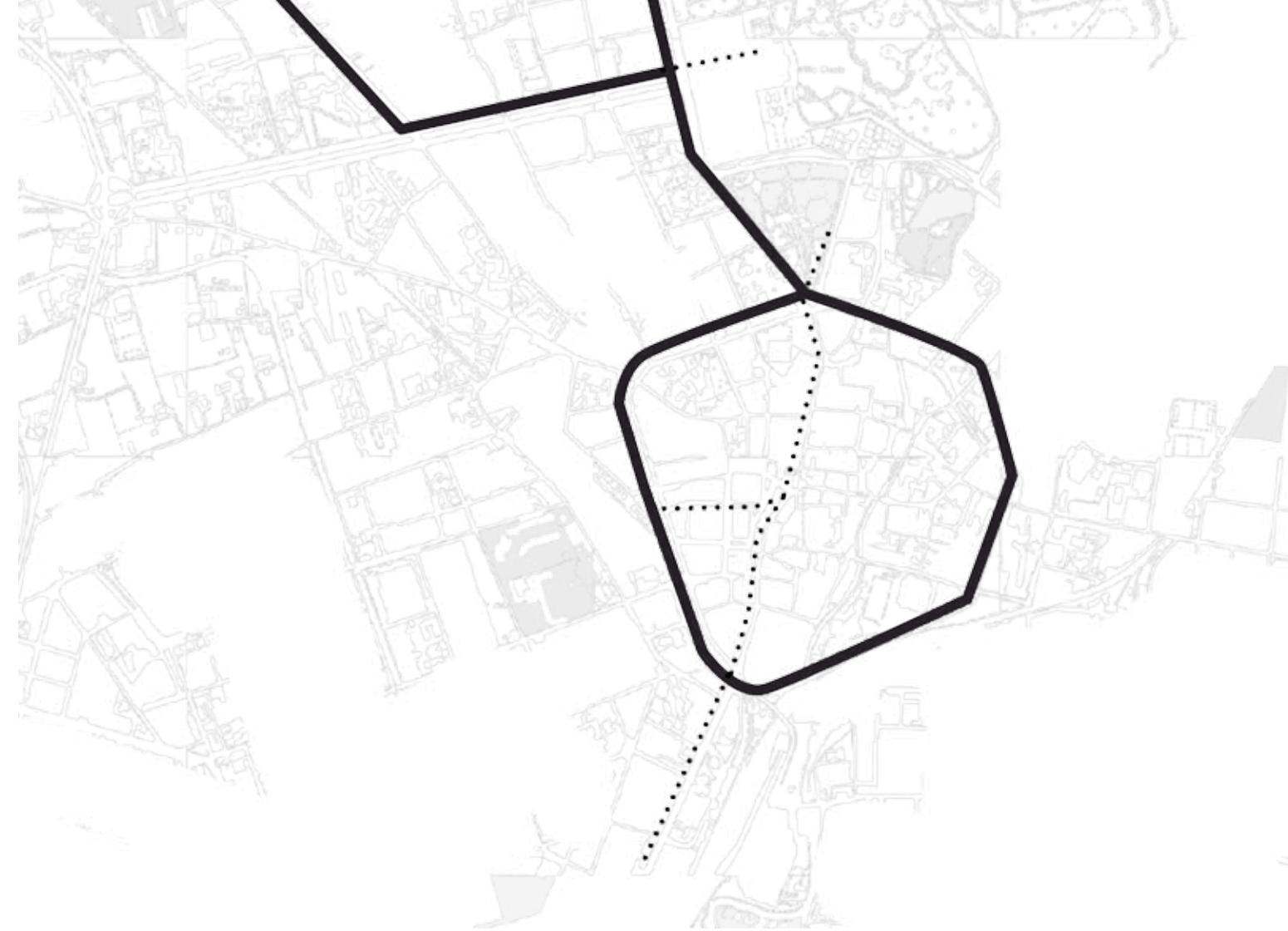
I percorsi sono stati pensati cercando di avere il maggior numero di punti d'interesse, per far riscoprire luoghi dimenticati ma importanti nella storia della città.

Sono di rilevanza strategica per questo piano i seguenti attrattori:

- Stazione Ferroviarie
- Piazze
- Monumenti
- Industrie storiche
- Associazioni
- Musei/Gallerie
- Edifici storici
- Biblioteca
- Scuole
- Chiese
- Aree sportive
- Giardini pubblici
- Parco di Monza

Nella progettazione viene ipotizzando un circuito che vada a favorire un maggior uso ciclabile e pedonale delle strade, che prevede un percorso con snodi "di partenza e di arrivo", nelle stazioni di Lissone, Monza e nel Parco.





Percorsi Ciclabili

Green City Side_ percorsi tra percezione visiva e design.

L'analisi della mobilità ciclabile è stata effettuata in stretta relazione con le caratteristiche specifiche dell'intorno, con gli attrattori e generatori presenti nel tessuto urbano e con i principali punti di interscambio del trasporto pubblico.

Sul territorio di Lissone, il perimetro del percorso principale è segnato da:

Via Buonarroti - Via Platani - Viale M. della Libertà - Via Loreto - Via Manzoni - Via Cattaneo - Viale Europa - Via Pacinotti - Via Minzoni - Stazione Lissone Via della Pinacoteca - Via Agostoni - Via Guidoni - Via Cappuccina - Via S. Rocco - Via Colnaghi - Via Carducci - Via Matteotti - Viale Repubblica - Viale Europa

Sul territorio di Monza, da:

Via Boito - Via Appiani - Via Manzoni - Stazione di Monza - Via Aliprandi - Via Visconti - Via Regina Margherita - Viale Brinaza - Via Cesare Battisti - Parco di Monza

Percorsi Ciclabili

Dettaglio dei percorsi ciclabili

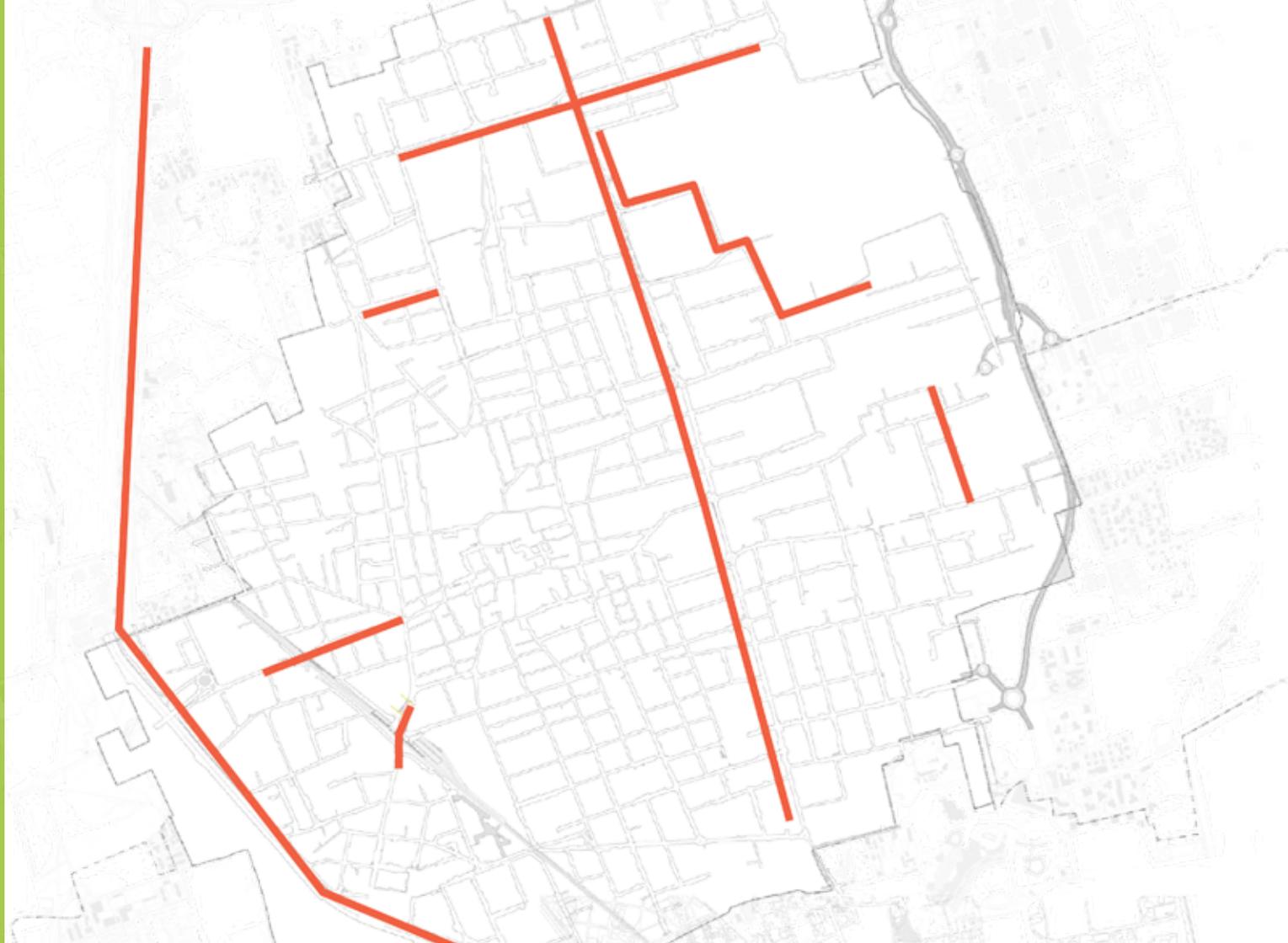
Partendo da quei pochi tratti di percorsi ciclabili esistenti sul territorio, è stato ripensato un circuito che andasse a favorire un maggior uso ciclabile e perdonale delle strade, ricreando una “rete” sul territorio di Lissone. In fase di progetto è stato tenuto conto dell’identificazione delle soluzioni tipologiche principali in base allo spazio, alle esigenze e ai principali punti attrattivi (recenti e passati) che vogliamo evidenziare per la caratterizzazione del territorio.

Sono state previste in particolare le seguenti tipologie:

1. Percorsi ciclabili: Questi itinerari sono caratterizzati dalla separazione, tramite corsie riservate, delle correnti ciclistiche dagli altri modi di trasporto. Essi costituiscono i percorsi di connessione “veloce” tra il quartiere e la rete ciclabile di interesse urbano.

Pensando ad una rete che possa collegare il centro della città e le sue attrattive maggiori, con i quartieri meno centrali, e i comuni limitrofi, che sono una connessione reale tra la città e il Parco di Monza.

 Percorsi ciclabili esistenti



Percorsi Ciclabili

Dettaglio dei percorsi ciclabili

2. Percorsi promiscui ciclabili e pedonali. Questi itinerari rappresentano il sistema distributivo principale all'interno del quartiere, attraverso le strade e piazze in cui la componente di traffico "lento" (pedoni e ciclisti) ha privilegio rispetto alle correnti veicolari, zone a traffico limitato, aree pedonali urbane ed aree di particolare rilevanza urbanistica. In questo caso, non è prevista una protezione fisica dell'itinerario ciclabile ma il percorso è ad uso promiscuo ciclopedonale.

Questa soluzione permette in ogni caso un'elevata protezione dell'utenza ciclistica grazie(ove possibile) alla progettazione di corsie apposite che separano i veicoli da pedoni e cicli.

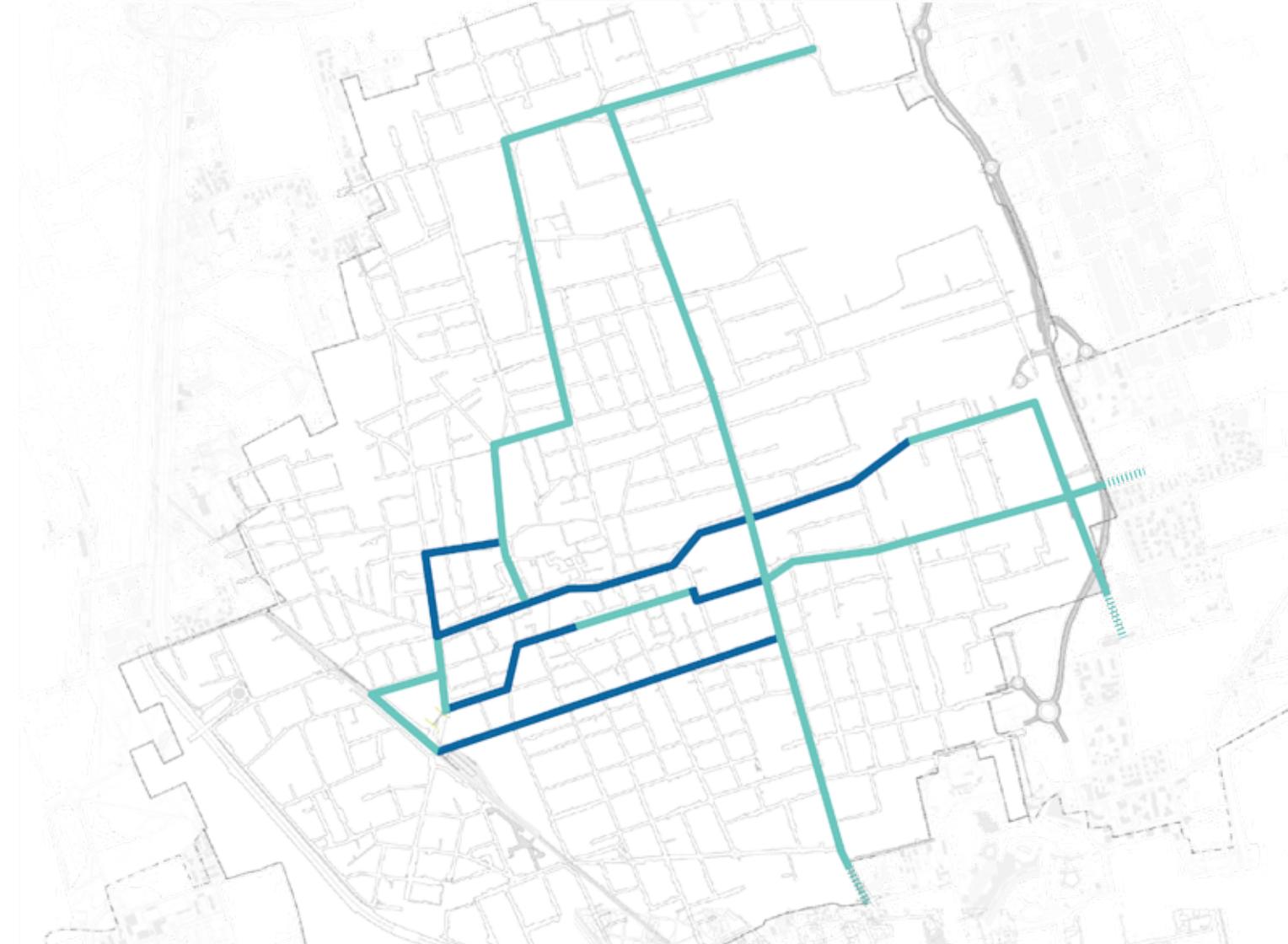
3. Analisi e mappatura degli attrattori e generatori di traffico.

4. Definizione di una rete gerarchizzata di piste ciclabili: con la differenziazione di itinerari in base ai diversi punti di interesse.

5. Analisi ed integrazione con elementi presenti sul percorso

 Percorsi ciclabili in sede propria di progetto

 Percorsi ciclabili promiscui





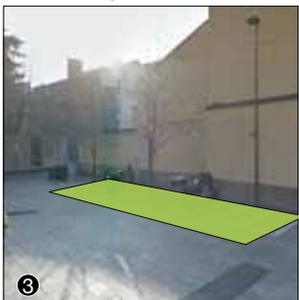
1

Bike Sharing_Stazione Lissone



2

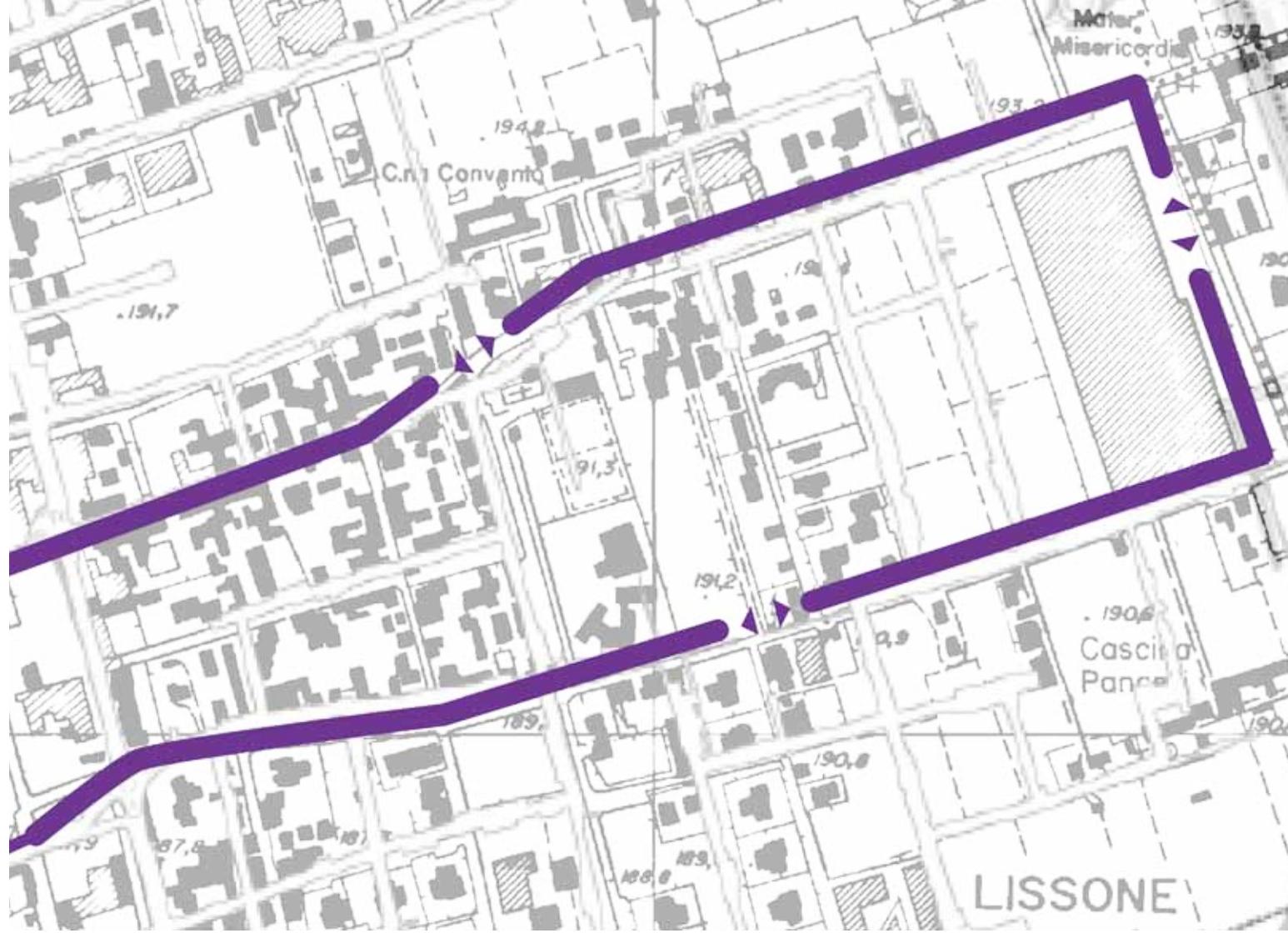
Bike Sharing_Via Loreto



3

Bike Sharing_Piazza Libertà





Percorsi Ciclabili

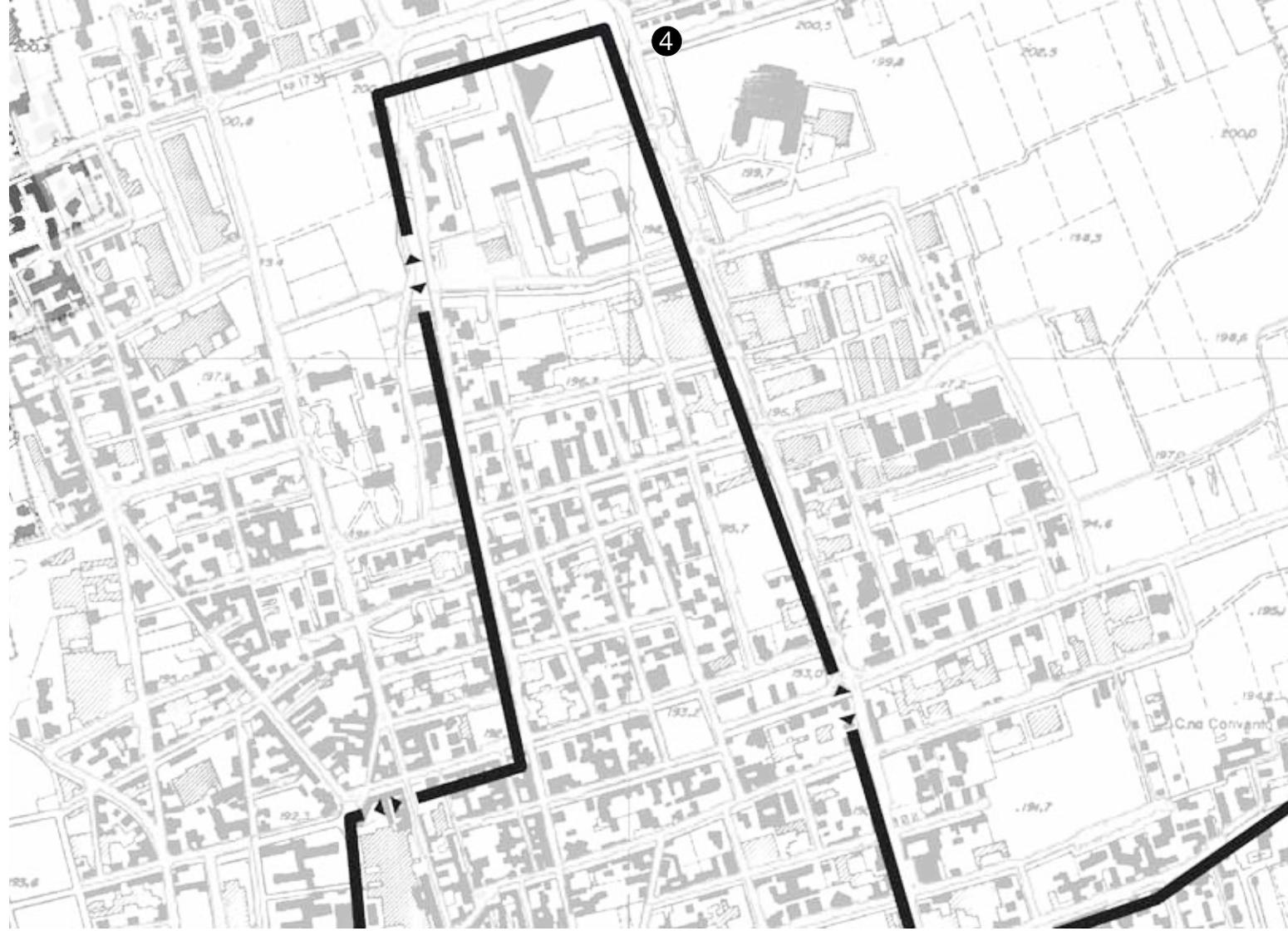
Dettaglio dei percorsi ciclabili

Il circuito interno, si sviluppa principalmente intorno all' area centrale di Lissone.

Ha un perimetro di 5 km, che per il primo tratto, quello che include il centro di Lissone, è a senso unico di marcia, mentre nel secondo diventa bidirezionale.

Il percorso è provvisto di tre postazioni Bike sharing dislocati in stazione (25 biciclette) e nelle aree di maggiore concentrazione pedonale, come Via Loreto (18 biciclette), e Piazza della Libertà (15 biciclette).





Percorsi Ciclabili

Dettaglio dei percorsi ciclabili

Il circuito esterno, che disegna un percorso più lungo di quell'interno, unisce il comune di Lissone ai comuni limitrofi di Monza e Veduggio al Lambro.



Percorsi Ciclabili

Dettaglio dei percorsi ciclabili

Ha un perimetro di 16 km, che si sviluppa sul territorio di tre comuni.

L'area oggetto di studio è sostanzialmente assimilabile alla totalità del territorio comunale di Lissone, con maggiore attenzione alle aree periferiche ed alle connessioni con i comuni limitrofi, soprattutto per quanto riguarda i canali di connessione al parco e al centro di Monza.

Il circuito, sono provvisti di postazioni Bike Sharing, dislocati nelle due stazioni principali di Lissone e di Monza (40 biciclette), e nelle aree di collegamento agli altri comuni (zona del parco di Vedano al Lambro 38 biciclette)

①	25	
②	18	
③	14	
④	25	
⑤	38	
⑥	40	



05

PERFORMANCE URBANA

I percorsi dell'evento
Programma dell'evento

LISSONE

-  Chiese e Monumenti
-  Chiese e Monumenti
-  Ville e Palazzi
-  Cascine e Aziende Storiche
-  3 Bike Sharing _ Via Loreto
-  4 Bike Sharing _ Via Loreto
-  5 Bike Sharing _ Piazza della Libertà
-  6 Bike Sharing _ Stazione
-  7 Bike Sharing _ Piazza della Libertà
-  10 Bike Sharing _ Stazione





MONZA

- Chiese e Monumenti
- Chiese e Monumenti
- Ville e Palazzi
- Cascine e Aziende Storiche
- Musei e Fondazioni
- 1 Bike Sharing Stazione
- 2 Bike Sharing Stazione
- 8 Bike Sharing Stazione
- 9 Bike Sharing Stazione

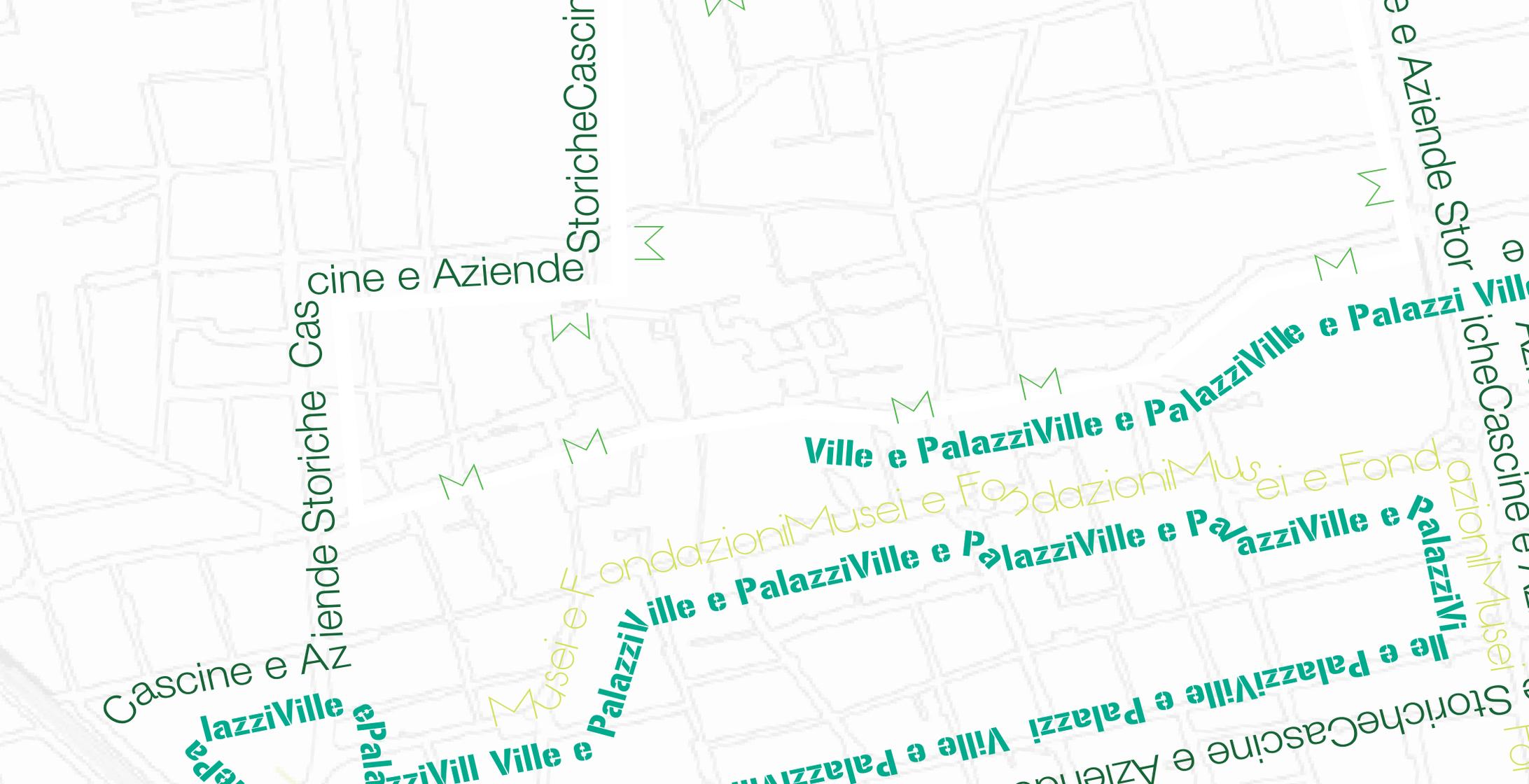
I Percorsi dell' evento

Dettaglio dei percorsi ciclabili

In occasione dell' evento, sono stati programmati dieci circuiti che, con la partecipazione dei cittadini, realizzeranno il percorso ciclabile.

Saranno infatti previsti dei gruppi che utilizzando le biciclette del bike sharing, saranno guidati lungo gli itinerari disegnando così la pista al loro passaggio.

L' evento avrà luogo durante l' intera giornata con partenze da Lissone e Monza programmate a diversi orari.



Cascine e Aziende Storiche
Cascine e Aziende Storiche
Cascine e Aziende Storiche

Palazzi
Palazzi

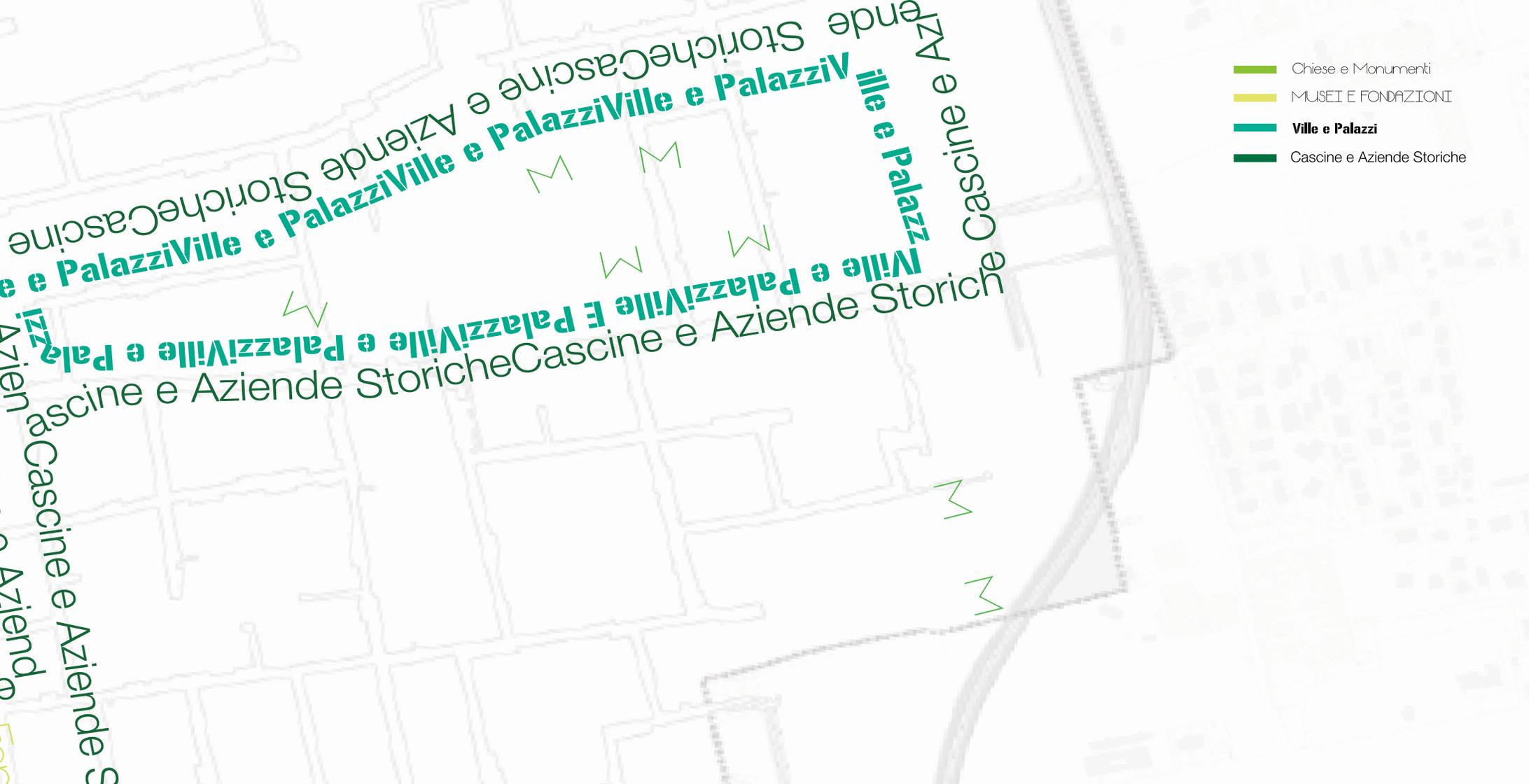
Musei e Fondazioni
Musei e Fondazioni
Musei e Fondazioni
Palazzi
Palazzi
Palazzi

Ville e Palazzi
Ville e Palazzi
Ville e Palazzi

Storiche

e Aziende Storiche

Palazzi
Palazzi
Palazzi



- Chiese e Monumenti
- MUSEI E FONDAZIONI
- Ville e Palazzi
- Cascine e Aziende Storiche

Programma itinerari

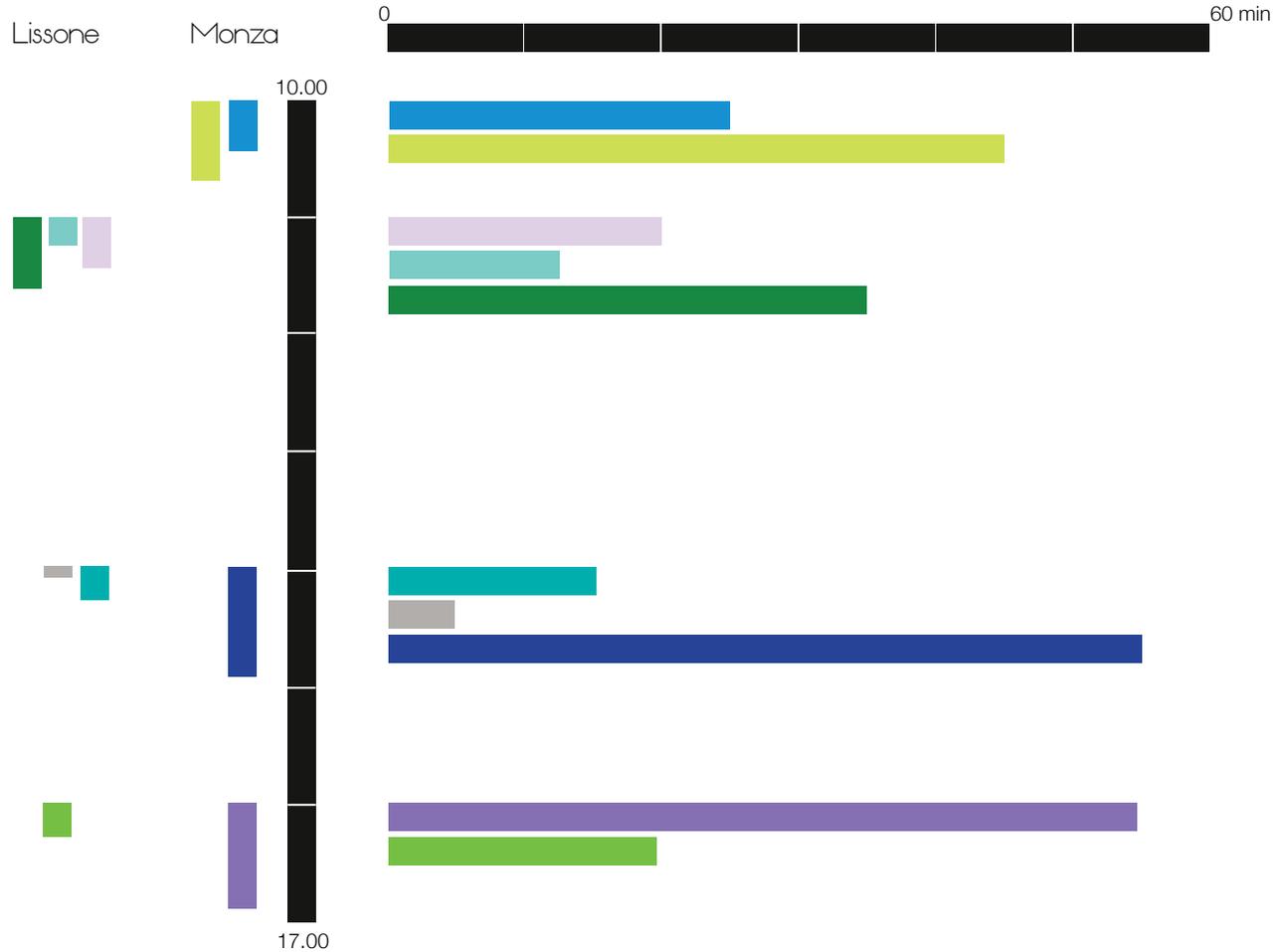
- Ore 10:00 : Partenza da Monza
- 1 6 Km = Tempo di percorrenza 25 min
 - 2 11 km = Tempo di percorrenza 45 min
- Ore 11:00 : Partenza da Lissone
- 3 5 Km = Tempo di percorrenza 20 min
 - 4 3 km = Tempo di percorrenza 12 min
 - 5 8 km = Tempo di percorrenza 35 min
- Ore 14:00 : Partenza da Lissone
- 6 4 Km = Tempo di percorrenza 15 min
 - 7 300 m = Tempo di percorrenza 5 min
- Partenza da Monza
- 8 13 km = Tempo di percorrenza 55 min
- Ore 16:00 : Partenza da Monza
- 9 13 Km = Tempo di percorrenza 55 min
- Partenza da Lissone
- 10 5 km = Tempo di percorrenza 20 min



200 partecipanti

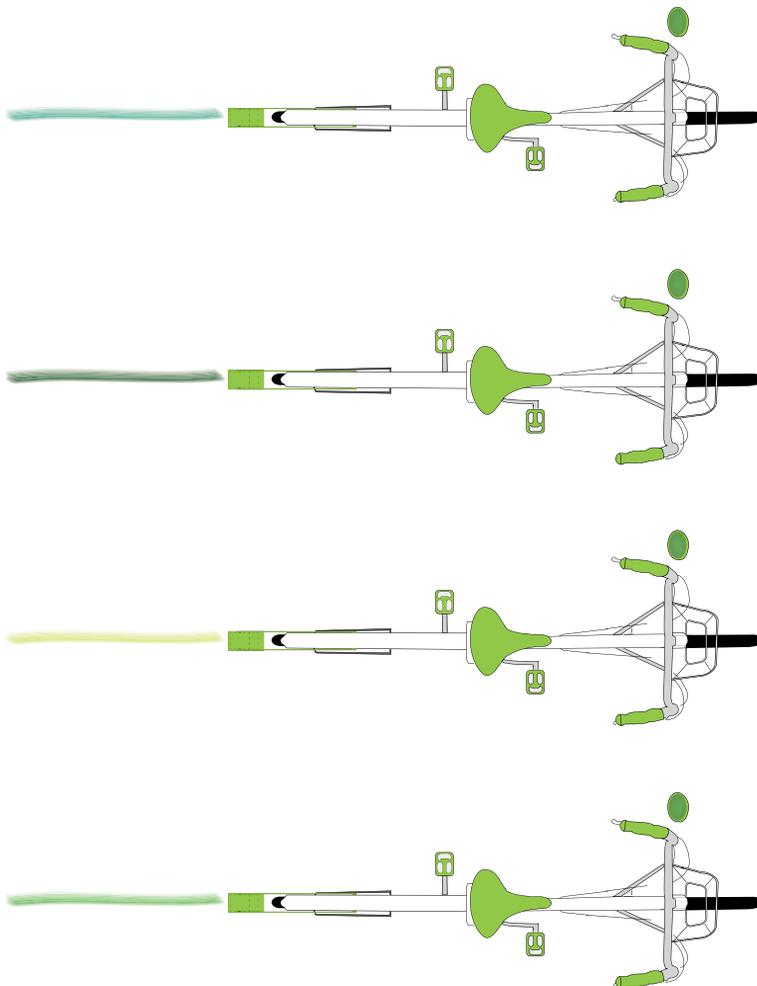
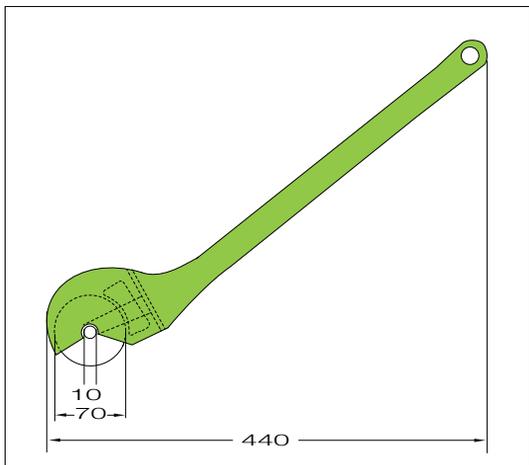
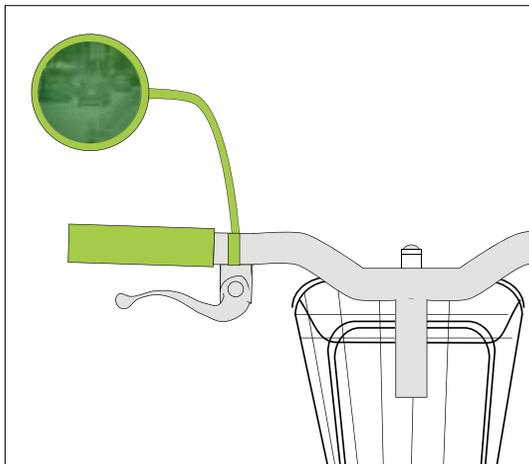


20 per percorso



Programma dell'evento

L' evento si svolgerà nell' intera giornata.
 La giornata comincerà alle ore 10:00 con la partenza dei primi percorsi, e si concluderà alle 17:00 con l' arrivo dell' ultimo.
 L' evento avrà inizio in contemporanea a Lissone e Monza in base ai diversi itinerari.
 Al termine della giornata verrà applicata la segnaletica a pavimento, concludendo così la performance e inaugurando la nuova pista ciclabile.



Performance Urbana *Dettaglio degli elementi*

E' stato pensato un apposito timbro autoinchiostroante da attaccare alla ruota posteriore della biciletta che sarà il generatore delle varie scie autoprodotte dagli utenti, che sono invitati a "portare in giro il verde".

Il pattern del timbro richiama la forma del fogliame.

i colori previsti sono quattro tonalità di verdi, che rispettano la tematica degli itinerari. Si avranno alla fine dell'evento una serie di scie sovrapposte che costituiranno i due circuiti della pista. La lettura degli itinerari è possibile grazie alla lettura delle scie che anche se sovrapposte in un intreccio di linee saranno facilmente individuabili e leggibili.

06

APPROFONDIMENTI DI PROGETTO

Itinerari

Cascine e Aziende storiche

Ville e Palazzi

Chiese e Monumenti

Musei e Fondazioni

Inquadramento territoriale

Area 1

Area 2

Area 3

Elementi

Segnaletica orizzontale

Segnaletica verticale

Immagine coordinata

L'area oggetto di studio è sostanzialmente assimilabile alla totalità del territorio comunale di Lissone, con maggiore attenzione alle vie centrali ed alle connessioni con i comuni limitrofi di Monza e Veduggio al Lambro, soprattutto per quanto riguarda i canali di connessione al parco.

Nella progettazione viene ipotizzando un circuito che vada a favorire un maggior uso ciclabile e pedonale delle strade, che prevede un percorso con snodi "di partenza e di arrivo", nelle stazioni di Lissone, Monza e nel Parco.

La prima chiave di lettura dei sistemi della mobilità ciclistica, che ha la finalità di definire una prima gerarchizzazione delle diverse priorità e criticità, è costituita dalla mappatura sul territorio delle funzioni in grado di attrarre consistente mobilità ciclabile e non.

L' identificazione delle soluzioni tipologiche principali in base allo spazio, alle esigenze e ai principali punti attrattivi (recenti e passati) vogliono evidenziare la caratterizzazione del territorio.

I percorsi sono stati pensati cercando di unire il maggior numero di punti d'interesse, per far riscoprire luoghi dimenticati ma importanti nella storia della città.

Sono di rilevanza strategica per l' individuazione di questo progetto i seguenti attrattori: Stazione Ferroviarie, Piazze, Monumenti, In-

dustrie storiche, Associazioni, Musei/Gallerie, Edifici storici, Biblioteche, Scuole, Chiese, Aree sportive, Giardini pubblici, Parco di Monza.

Tali punti di interesse sono stati suddivisi a costituire i 4 itinerari in cui è articolato il percorso ciclabile.

A fianco di ogni 'punto' sarà presente una segnaletica verticale con l'indicazione della posizione attuale e delle tappe dell'itinerario. In corrispondenza di ogni attrattore del percorso è prevista inoltre una segnaletica a terra in cui è sempre riportato il nome dell'edificio successivo con i tempi di percorrenza a piedi e in bicicletta, informazioni ripetute per una maggiore percezione delle tappe e delle distanze anche durante la camminata o pedalata.

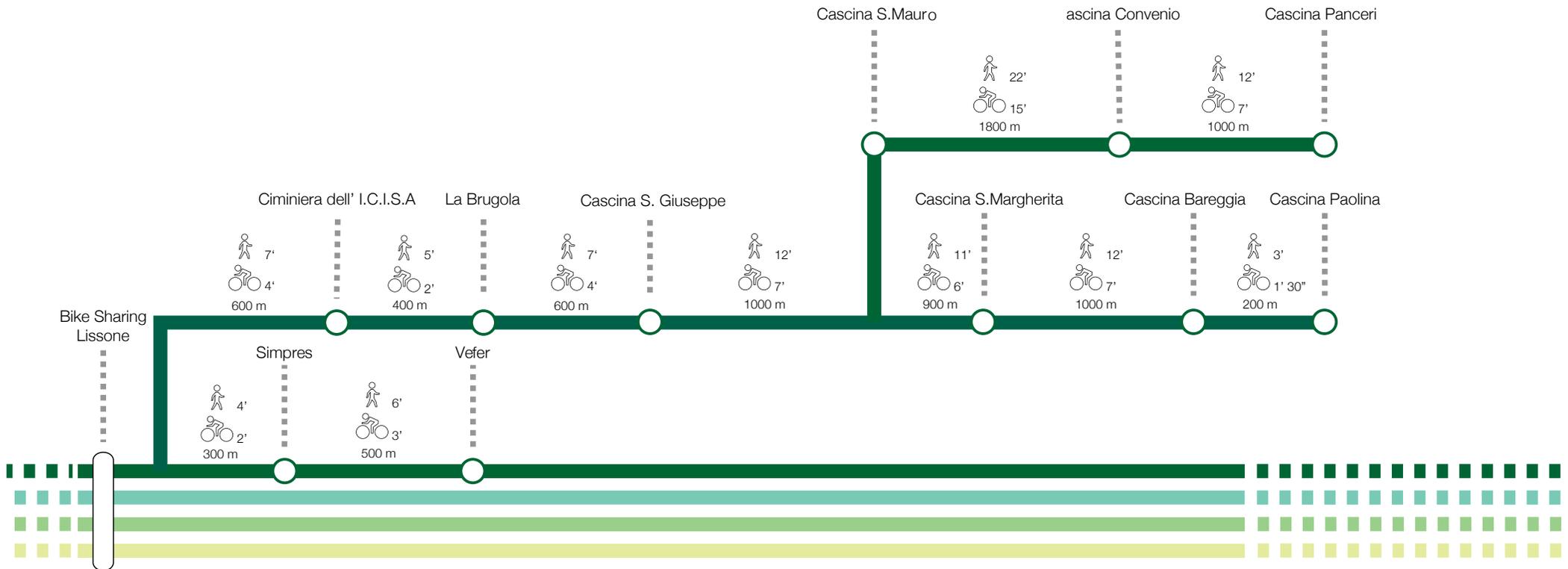
Gli itinerari sono identificati da colori sui toni del Verde. Il Colore, infatti, è elemento che influenza notevolmente la nostra percezione degli oggetti e dello spazio circostante.

L' intento è stato quello di rivalutare ed evidenziare dei luoghi che sono sempre stati presenti, ma con il tempo dimenticati nello sviluppo della città moderna.

Basti pensare che la città di Lissone, negli ultimi anni, detiene il primato di città italiana con la "superficie calpestata" maggiore; potrebbe essere definita come una città prevalentemente composta da cemento, con una

accentuata assenza di verde.

L' obiettivo è quello di creare un percorso ciclabile basato su un nuovo concetto di "green", centrato sulla volontà di dare valore a elementi quali la natura e la storia artistico-ambientale di un luogo, ponendo il percorso come un'esperienza di visita trasversale e nuova.

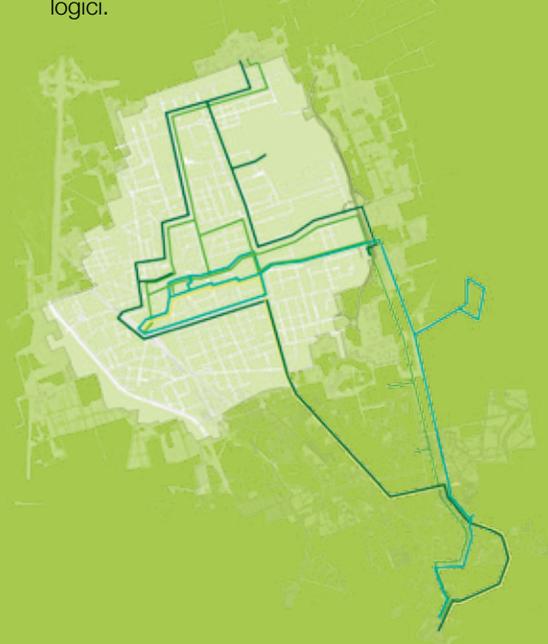
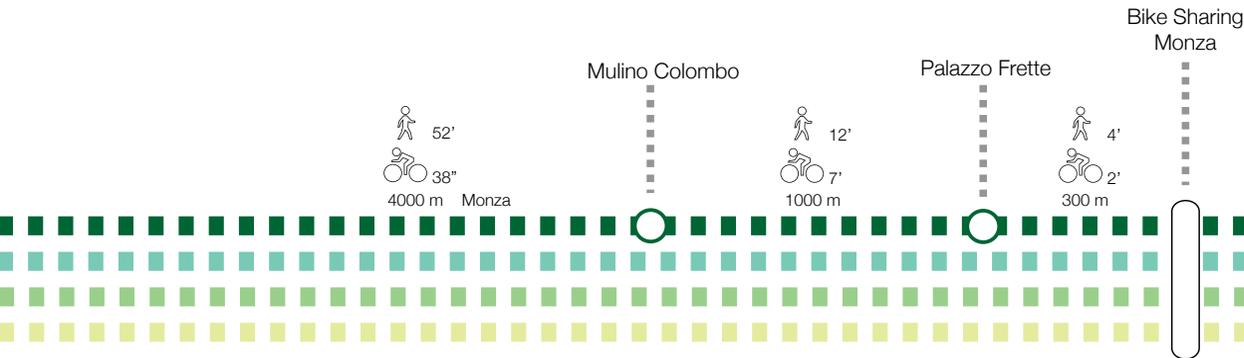


Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

CASCINE E AZIENDE STORICHE

Un Itinerario attraverso la storia passata e la modernità: le aziende storiche costituiscono un patrimonio sociale e culturale per la città. Imprese centenarie nello scenario economico e culturale moderno, per non dimenticare il valore della tradizione come forza propulsiva verso nuovi orizzonti scientifici e tecnologici.





Paleari Mobili_Lissone

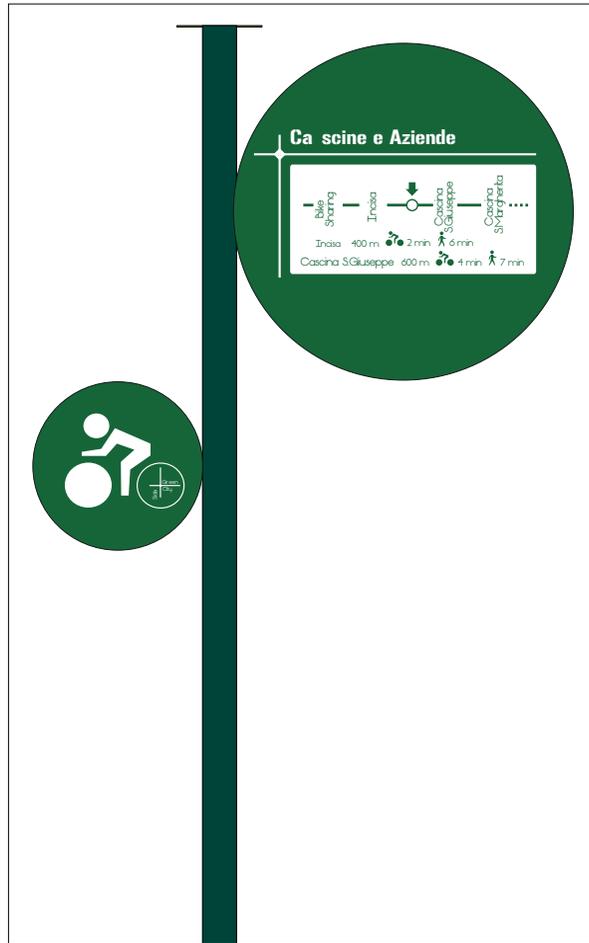


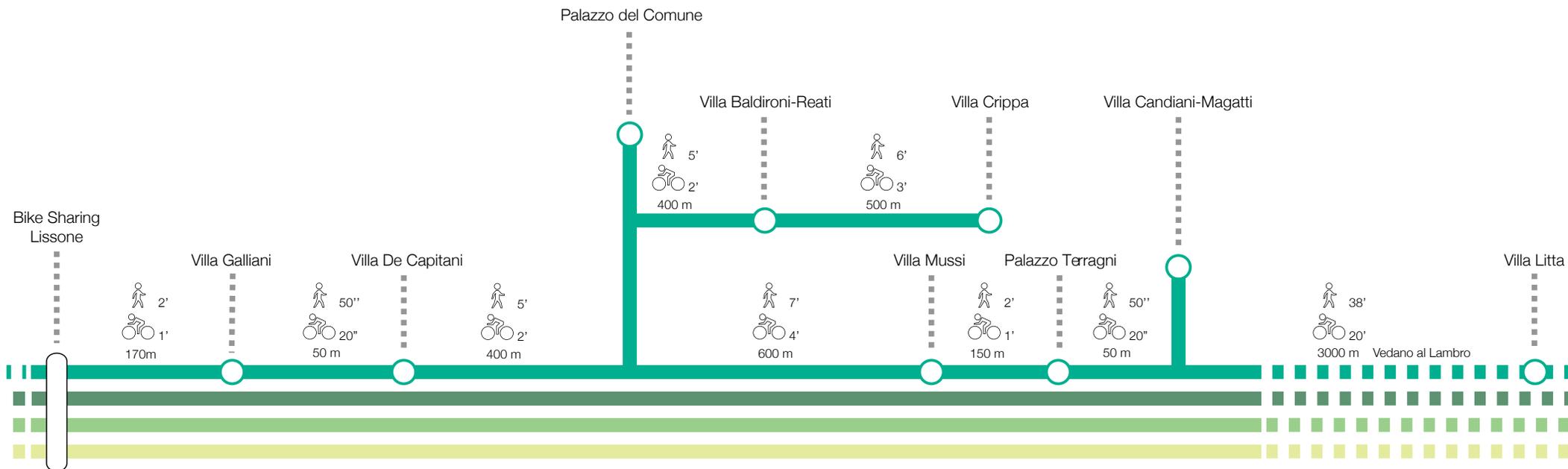
Mulino Colombo_Monza



Palazzo Frette_Monza







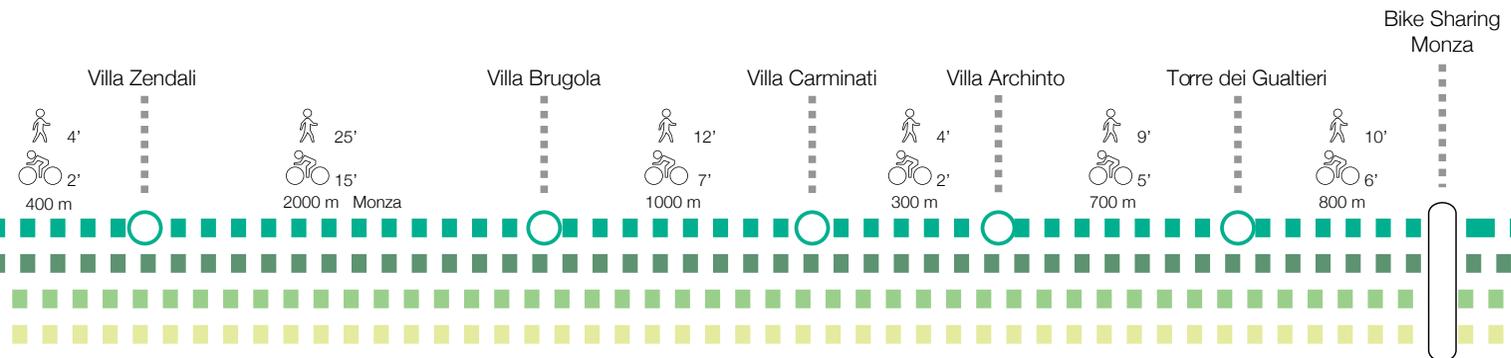
Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

VILLE E PALAZZI

Un Itinerario attraverso i precursori dell'architettura moderna della città.

Ambienti simbolo che hanno costituito le basi della società odierna.





Villa Galliani_Lissone

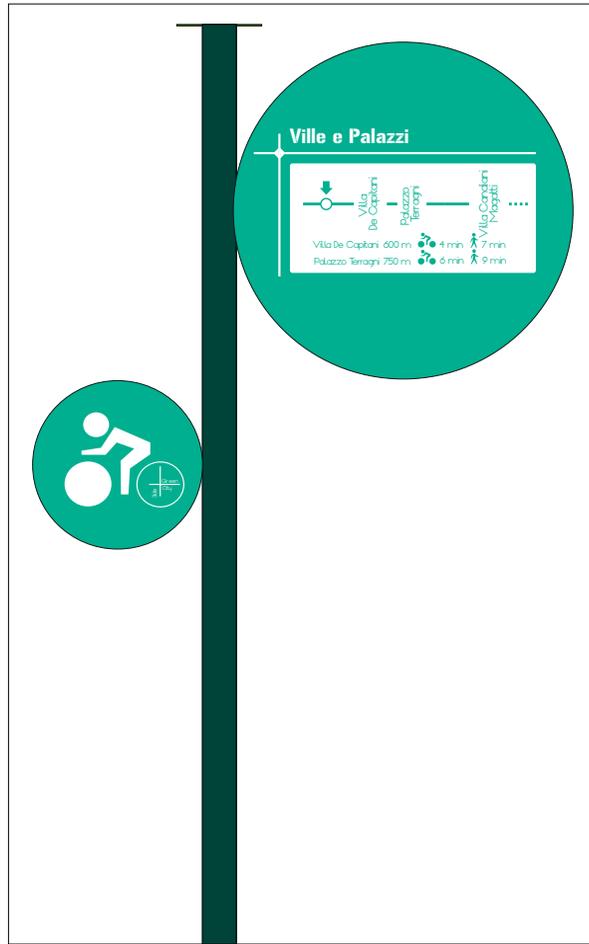
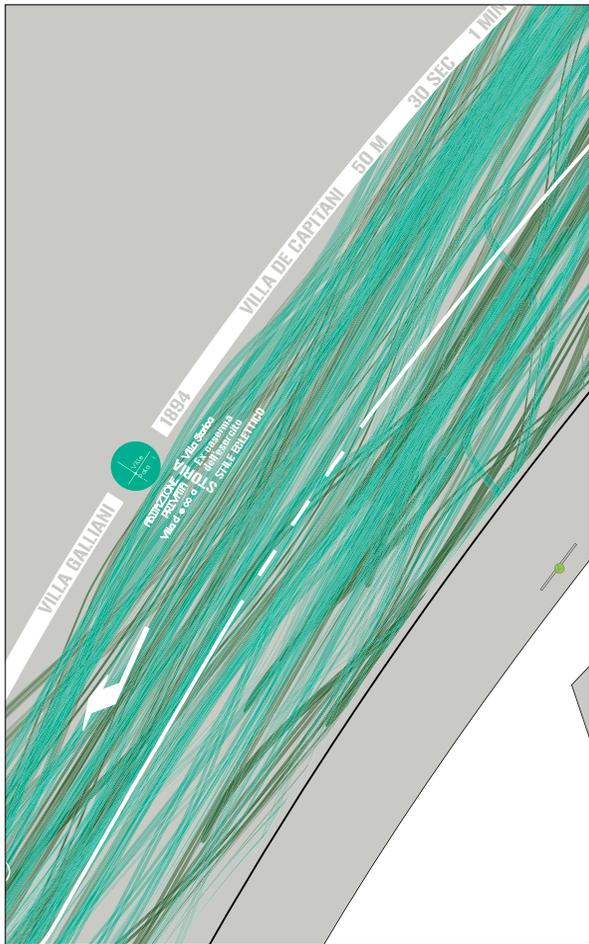


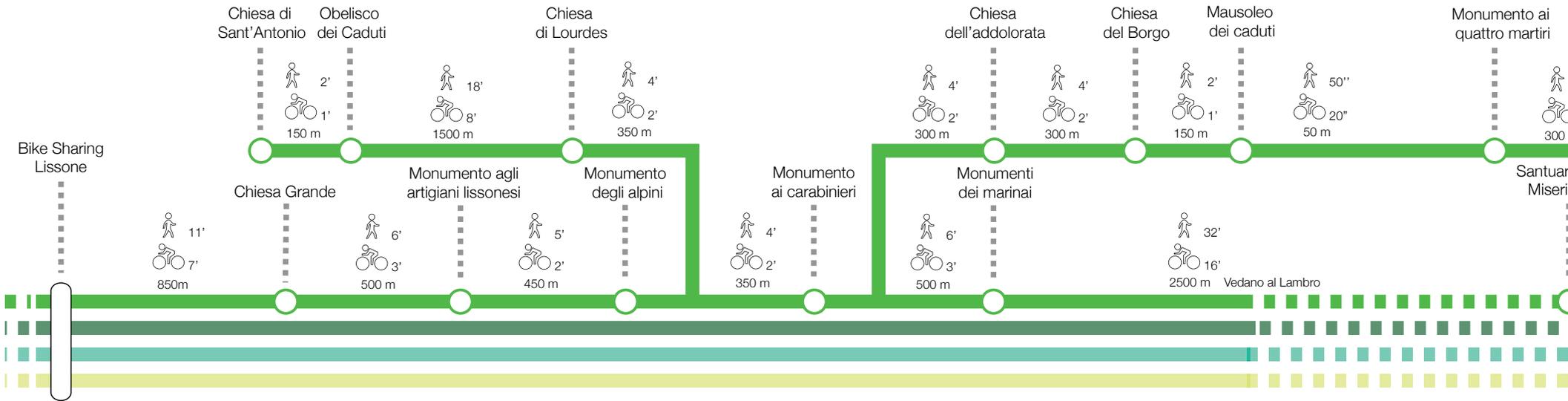
Palazzo Terragni_Lissone



Villa Mussi_Lissone







Chiesa S. Carlo

4'
2'
m

o della
cordia

12'
7'
1000 m Monza

Fontana
Giò Pomodoro

12'
7'
1700 m

Monumento
Vittorio Emanuele II

6'
3'
500 m

Torre Longobarda

4'
2'
300 m

Torre dei Gualtieri

8'
5'
700 m

Bike Sharing
Monza

Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

CHIESE E MONUMENTI

Un Itinerario attraverso la memoria.
Per non dimenticare il trascorso storico e religioso della città.





Monumento ai caduti_Lissone



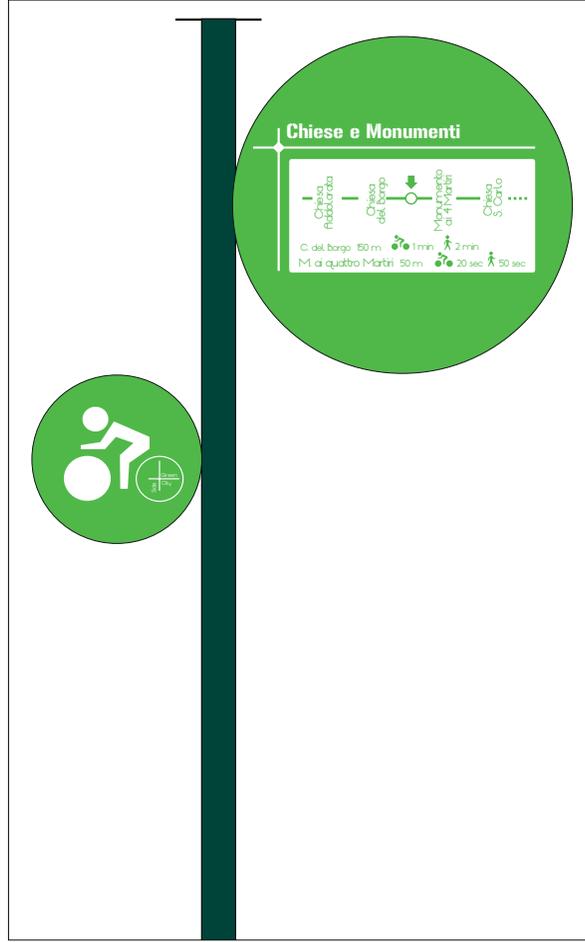
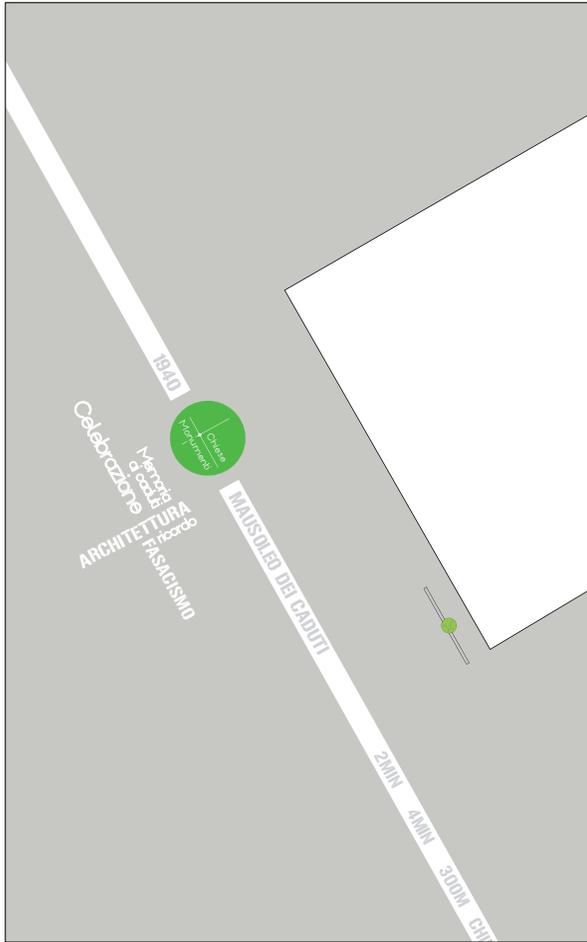
Chiesa "Grande"_Lissone

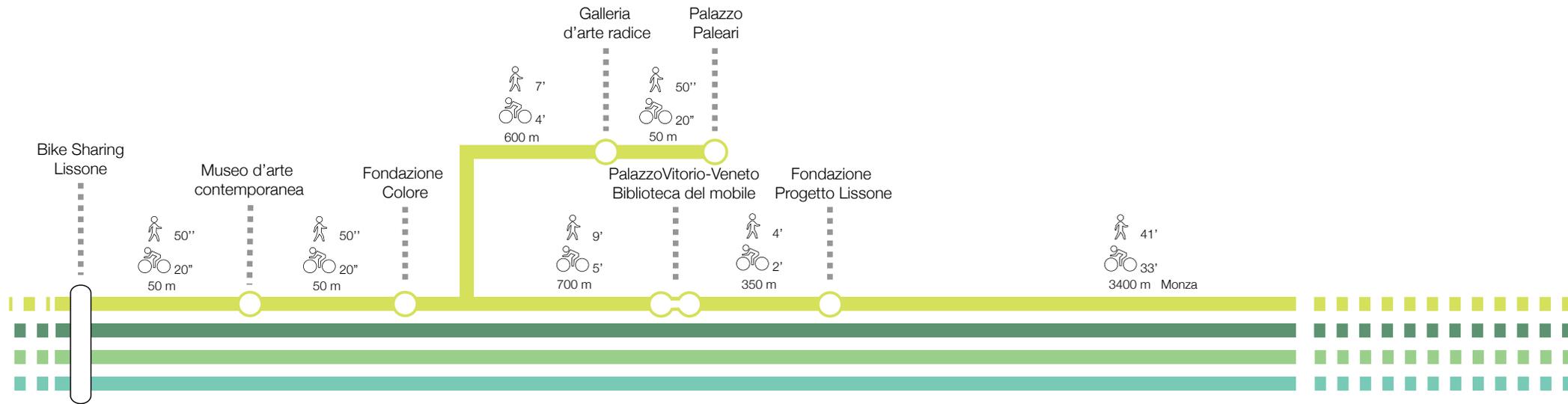


Fontana Giò Pomodoro_Monza



Torre dei Gualtieri_Monza



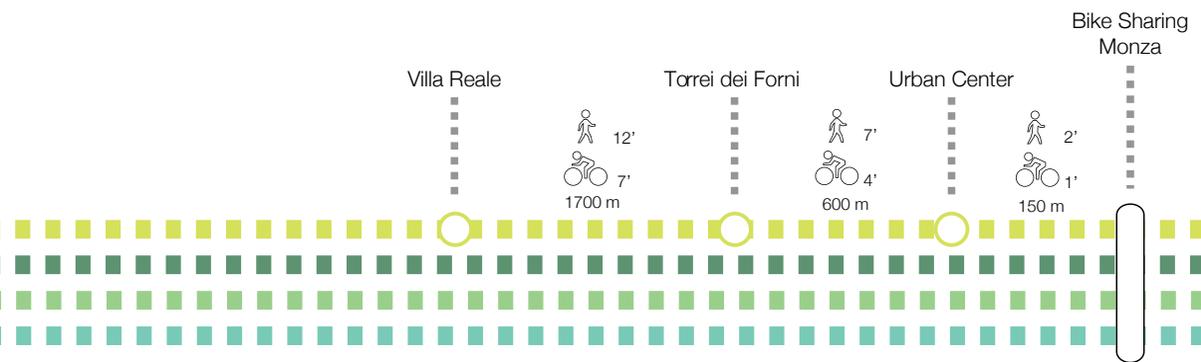


Itinerari

Il percorso ciclabile in 4 itinerari

MUSEI E FONDAZIONI

Un Itinerario attraverso l' arte.
Archivi e musei storici, quali luoghi di riflessione e di confronto tra passato e presente.

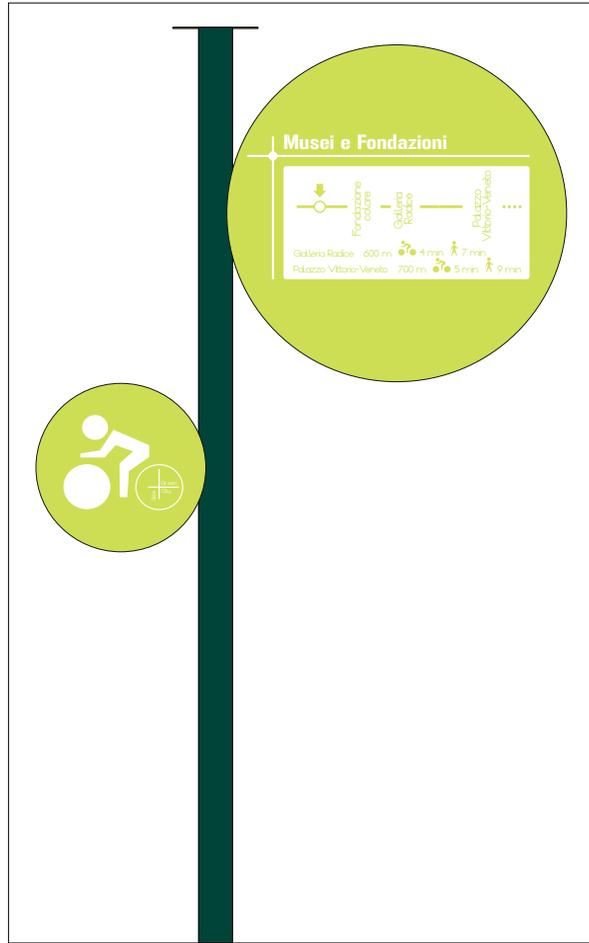
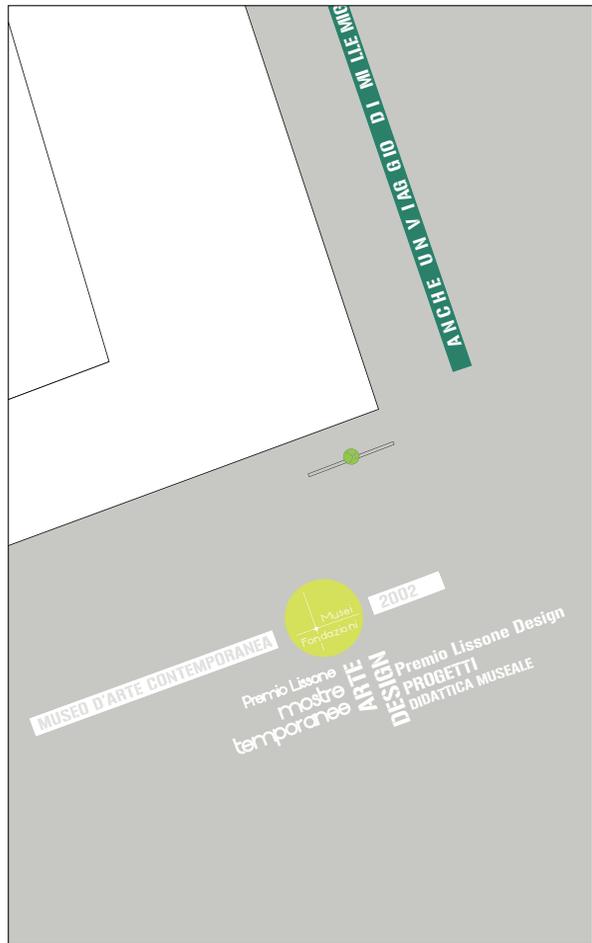




Museo d'arte contemporanea_Lissone

Urban center_Monza

Villa Reale_Monza



Green City Side è un progetto nato con l'obiettivo di far riflettere il fruitore sull'importanza di ciò che lo circonda, solleticandolo con un linguaggio comunicativo inusuale, a volte anche provocatorio, per un contesto urbano.

La scelta dei colori utilizzati non sono stati casuali, l'intento è stato quello di avvicinarsi ad un'idea di "green" che pur essendo artificiale, rappresentato quindi da grafica e colori, portasse ad una percezione/realtà aumentata del verde stesso, inserito nelle aree urbane e pubbliche che ne sono sprovviste.

Gli obiettivi dello studio sul territorio sono quelli di definire appropriati percorsi ciclabili e pedonali, cercando di migliorare la percezione e la fruizioni stessa degli spazi urbani.

La città di Lissone, soprattutto negli ultimi anni, ha puntato principalmente le sue attenzioni su costruzioni edilizie private, dedicando poca attenzione alle aree pubbliche di cui usufruiscono i cittadini ogni giorno.

L'intento è stato quello di riprogettare una rete di percorsi ciclabili, dotati di apposite postazioni di noleggio biciclette (bike sharing), facendo particolare riferimento ai principali attrattori di traffico (scuole, stazioni, piazze, edifici storici, biblioteca, chiese, aree sportive e aree verdi); e ai

punti attrattivi (recenti e passati) che si vogliono evidenziare per la caratterizzazione del territorio.

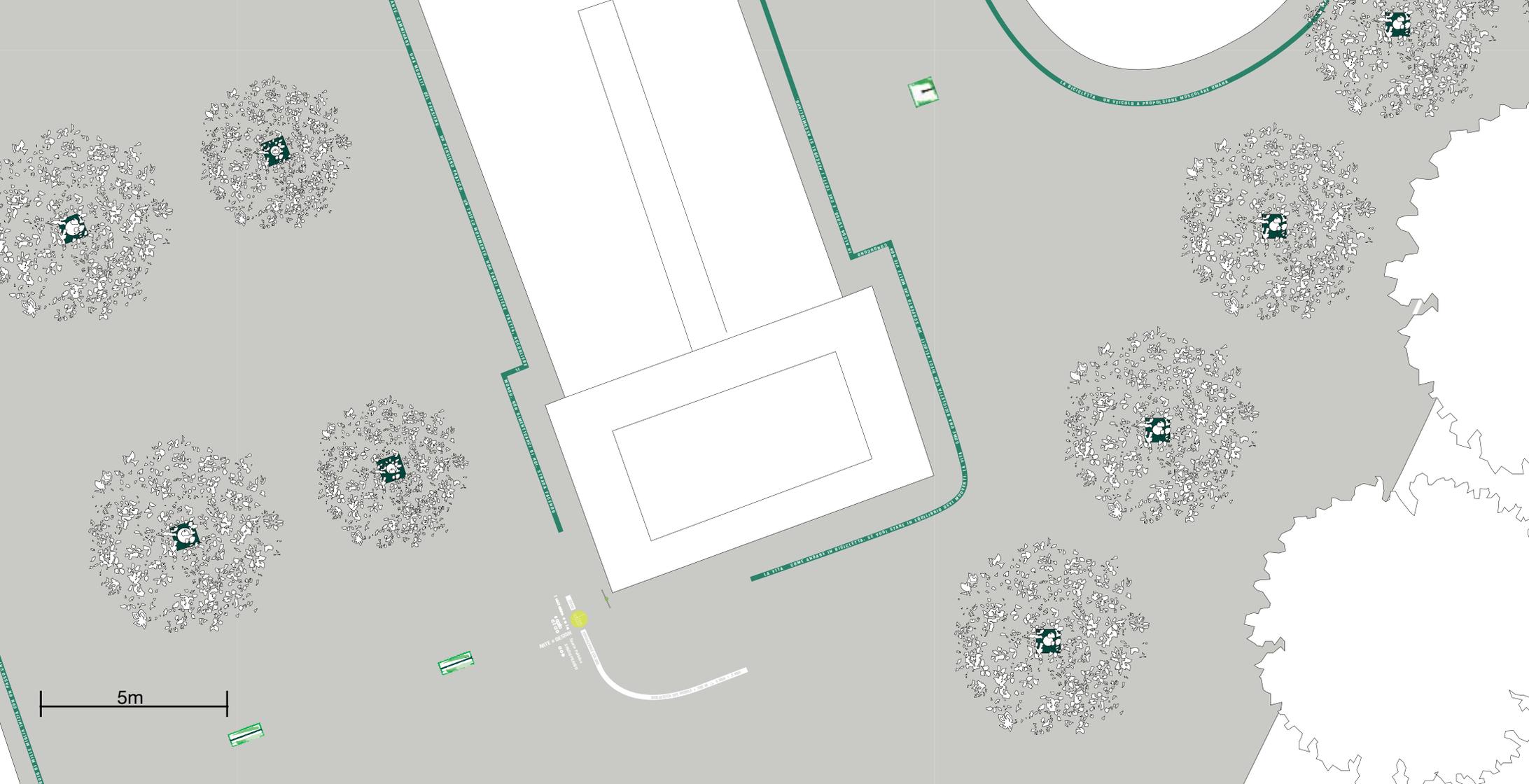
Cercando di integrare al sistema ciclabile la cosiddetta "mobilità lenta" esistente, attraverso la rivalutazione di aree pedonali, zone a traffico limitato e piccole aree di verde urbano).

Nelle pagine seguenti sono presentate alcune aree dimostrative di progetto.

L'area della stazione di Lissone, è caratterizzata da isole pedonali e di traffico, dove si evidenzia ad ogni ora del giorno una ricca concentrazione di flussi.

L'inquadramento dell'incrocio tra Via Loreto e Via Matteotti, con alta concentrazione di attività veicolare e pedonale. Uno snodo centrale che procede con Via Loreto verso il centro e con Via Matteotti verso la periferia a nord della città.

L'area intorno a Piazza della Libertà, che rappresenta il centro polifunzionale di Lissone a livello di scambio commerciale e culturale.



5m

NOTE # 0208
AREA

LA BICICLETTA, UN VEICOLO A PROPULSIONE MUSCOLARE UMANA

LA VITA, COME ANDARE IN BICICLETTA, SE NON STAI IN MOVIMENTO NON ESISTE

LA VITA, COME ANDARE IN BICICLETTA, SE NON STAI IN MOVIMENTO NON ESISTE

LA VITA, COME ANDARE IN BICICLETTA, SE NON STAI IN MOVIMENTO NON ESISTE

LA VITA, COME ANDARE IN BICICLETTA, SE NON STAI IN MOVIMENTO NON ESISTE

LA VITA, COME ANDARE IN BICICLETTA, SE NON STAI IN MOVIMENTO NON ESISTE

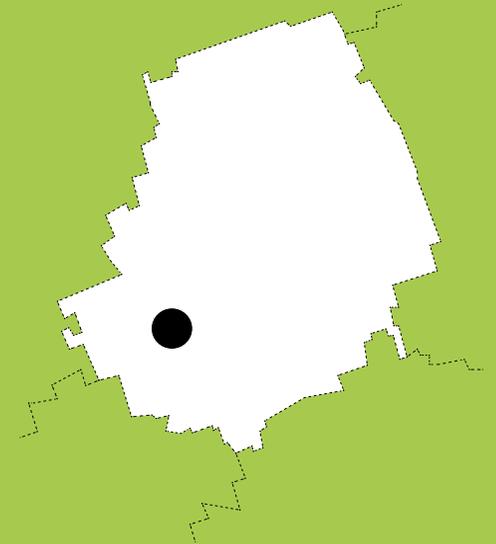


Inquadramento territoriale Area 1_ Stazione di Lissone

L' area della stazione è caratterizzata da un' ampia isola pedonale, che è diventata il punto forte e di partenza per lo sviluppo del progetto.

Le scelte dei colori utilizzati non sono stati casuali, il colore, infatti, influenza notevolmente la nostra percezione degli oggetti e dello spazio circostante.

La grafica utilizzata vuole evidenziare gli elementi di verde presenti, e aumentarne la percezione.



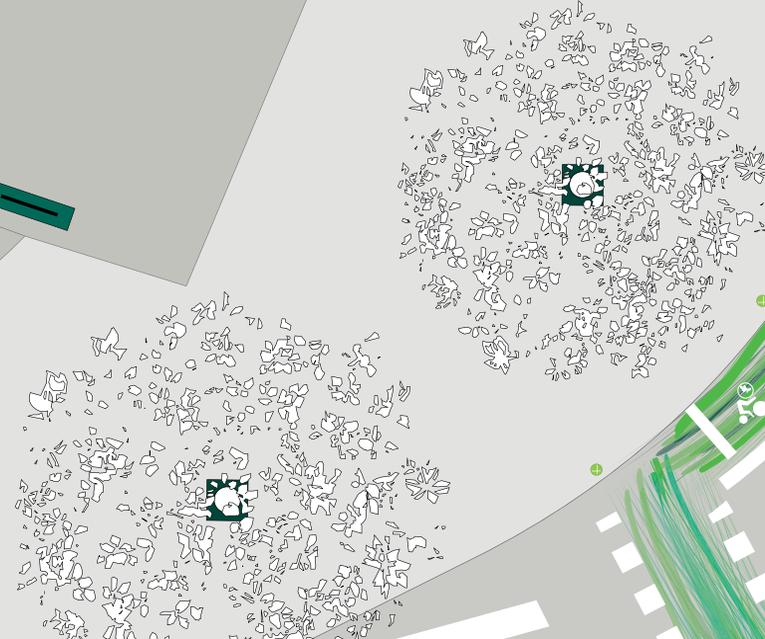
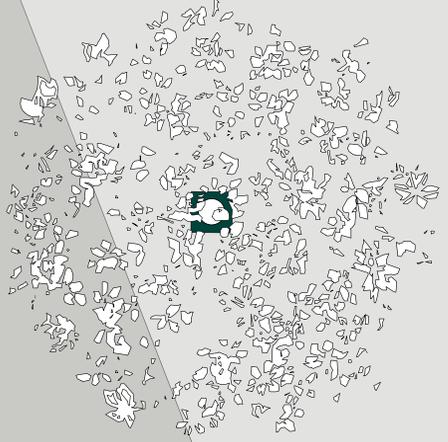
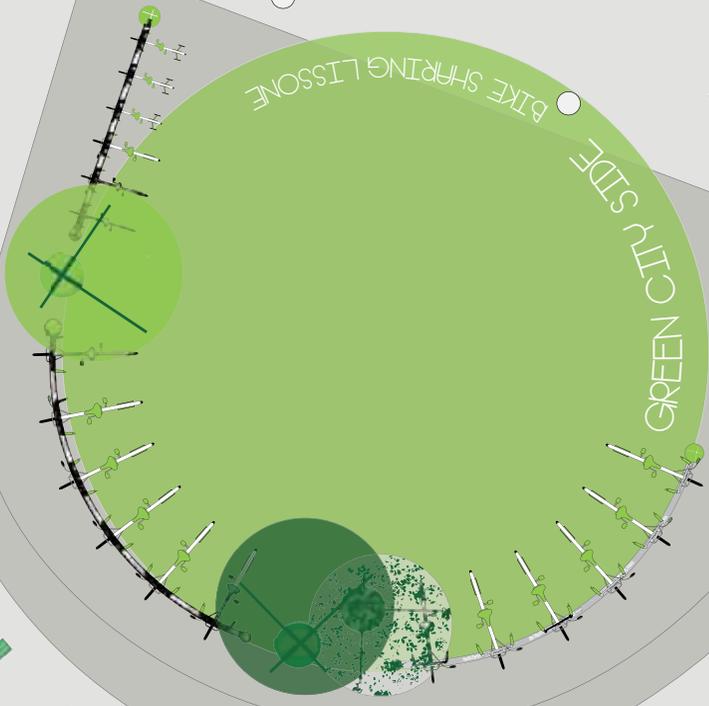
5m



5m

III VERDE URBANO

GREEN CITY SIDE
BIKE SHARING LISSONE



Inquadramento territoriale

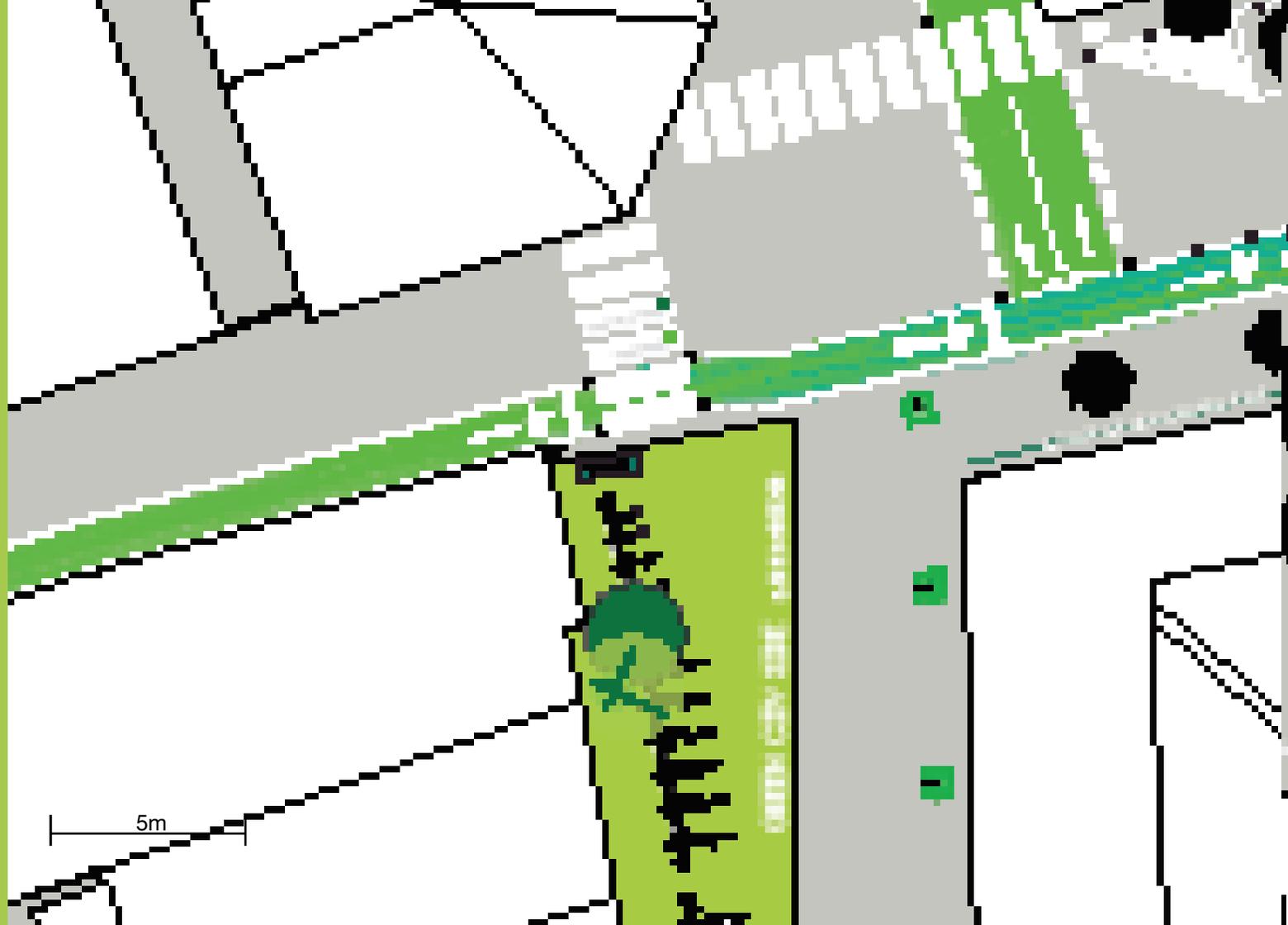
Area 3_ Piazza della Libertà

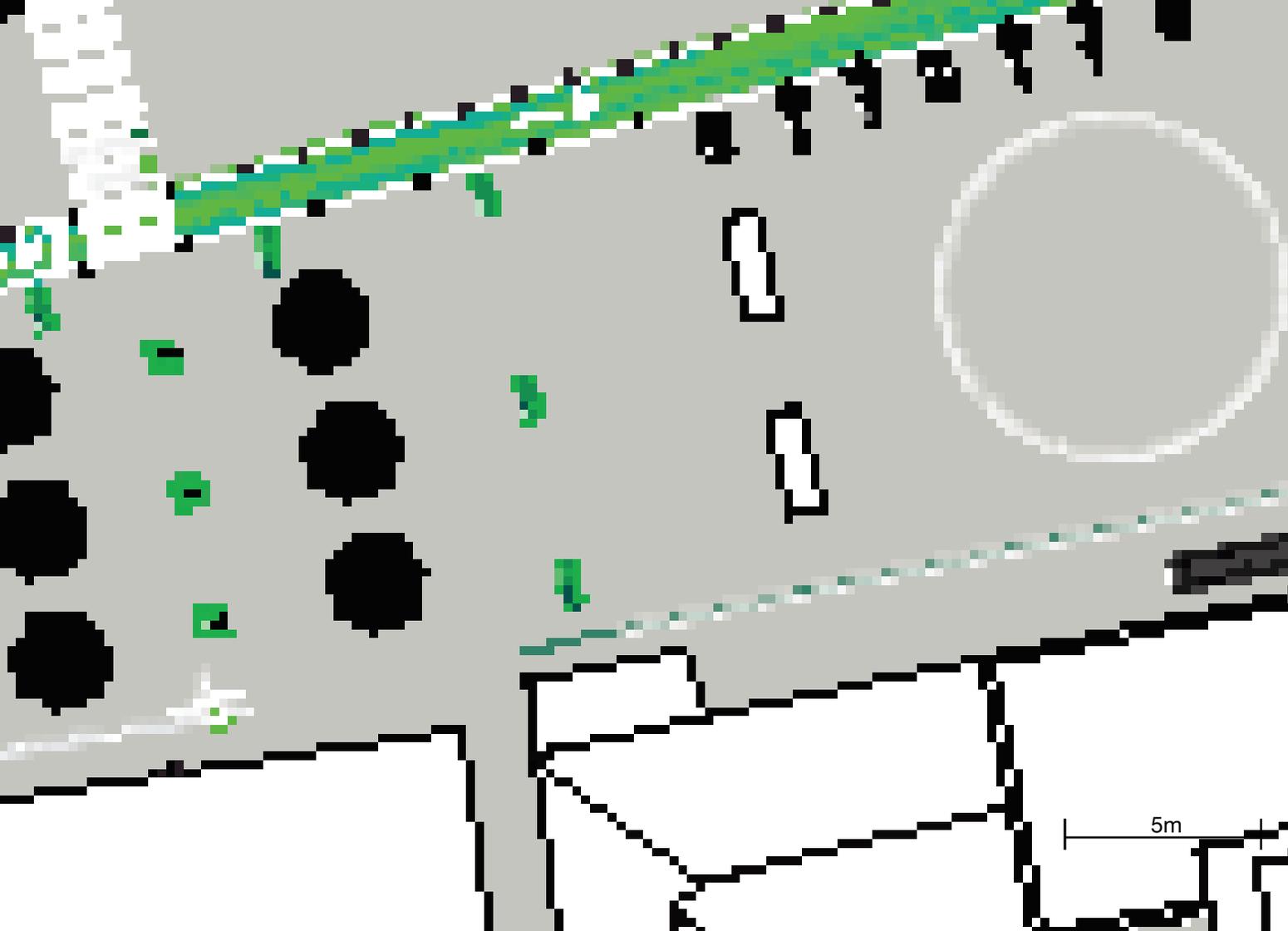
I Pannelli Verticali disposti nella piazza invitano a “guardare attraverso”: lungo la percorrenza della pista ciclabile sono posizionati pannelli verdi, che trasformano percettivamente la realtà, come provocazione all'opprimente grigio urbano.

Gli stessi elementi, caratterizzati dalla scritta “Un'occhiata nel passato”, sono posizionati nella piazza, e invitano a guardare “attraverso il tempo”, per vedere ciò che oggi non c'è più.

Ne è un esempio la Fontana, rimossa durante la ristrutturazione.

Accanto alla piazza, è disposta una postazione di Bike Sharing, caratterizzata dagli stessi elementi grafici che le rendono riconoscibili su tutto il territorio.



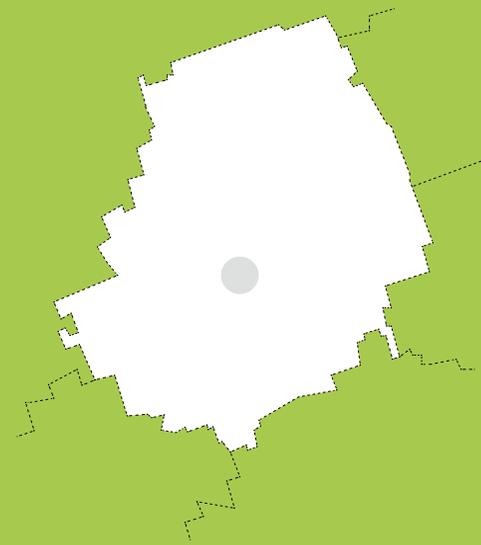


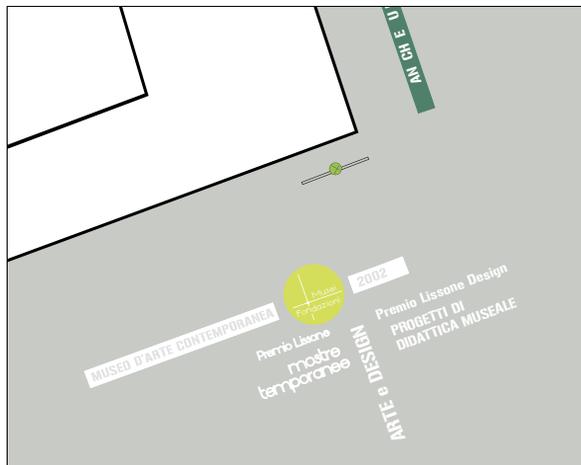
Inquadramento territoriale

Area 3_ Piazza della Libertà

Il centro di Lissone è rappresentato da Piazza della Libertà, ampia area pedonale, importante per le sue caratteristiche di luogo identitario, relazionale e storico. Uno spazio rapportato con il vissuto, rapporti, comunità e memoria.

Nell' area centrale della piazza, ristrutturata di recente, è stato reso visibile il perimetro che in precedenza veniva occupato dalla fontana, simbolo importante della storia lissone, da cui la stessa piazza prendeva il nome.





MUSEO D'ARTE CONTEMPORANEA



2002

Premio Lissone
mostre
temporanee

ARTE e DESIGN
Premio Lissone Design
**PROGETTI DI
DIDATTICA MUSEALE**

FONT
Gunplay-Regular
Origin- Extra Bold

DIMENSIONI FONT
200 pt
300 pt

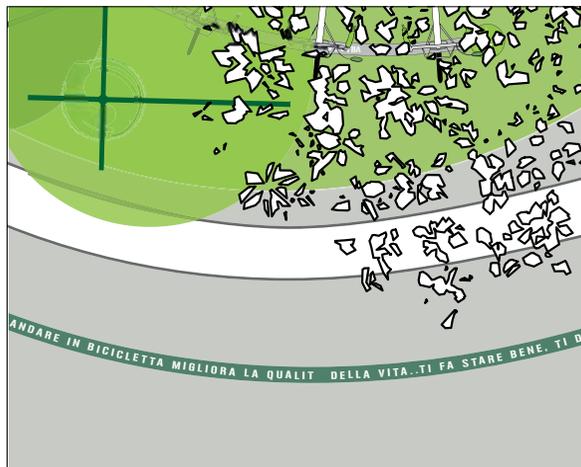
COLORI

 Pantone
330 EC

 Pantone
349 EC

 Pantone
368 EC

 Pantone
380 EC



ANDARE IN BICI È IL PIÙ SEMPLICE E PIÙ NATURALE MEZZO DI TRASPORTO

IN ANDARE IN BICICLETTA MIGLIORA LA QUALITÀ DELLA VITA

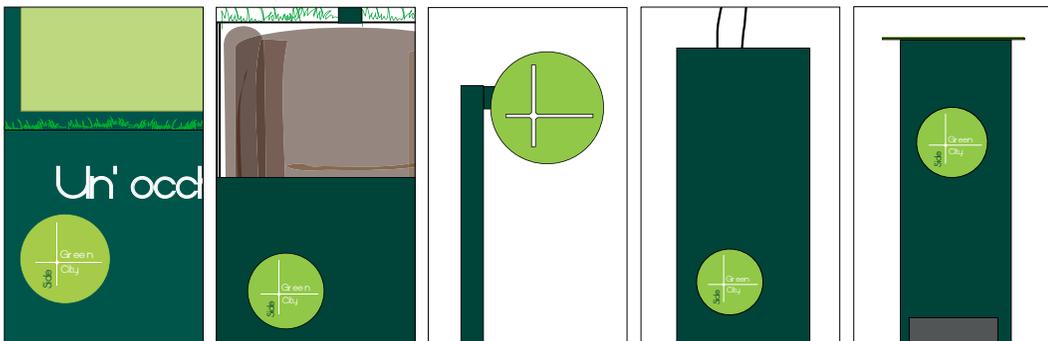
TI FA STARE BENE, TI DÀ LA POSSIBILITÀ DI SENTIRE, DI PARLARE, DI VEDERE IL MONDO DA UN'ALTRA

FONT
Gunplay-Regular

DIMENSIONE FONT
300 pt

COLORI

 Pantone
3298 EC



Elementi

Segnaletica orizzontale

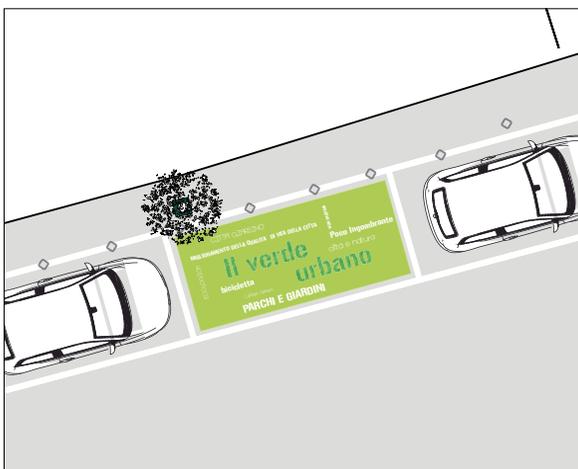
Segnaletica verticale

Il colore è un simbolo comunicativo, che ha la capacità di veicolare sensazioni, a livello inconscio.

I colori possono dare impulso ad un ambiente e modificarne la percezione delle proporzioni, è infatti un elemento che influenza notevolmente la nostra percezione degli oggetti e dello spazio circostante.

L'attenzione spaziale può essere manipolata anche attraendo l'attenzione visiva mediante un segnale capace di orientare l'attenzione stessa. Questo effetto può essere raggiunto mediante l'uso del colore e di elementi grafici.

Utilizzare quindi la grafica e il colore non solo come semplice strumento di segnalazione, ma come elemento che faccia riflettere il fruitore sull'importanza di ciò che lo circonda solleticandolo con un linguaggio comunicativo inusuale, a volte provocatorio, per un contesto urbano; centrato sulla volontà di dare valore a elementi quali la natura e la storia artistico-ambientale di un luogo, ponendo il percorso come un'esperienza di visita trasversale e nuova.



FONT
Gunplay-Regular
 Origin- Extra Bold

DIMENSIONI FONT
 100 pt
 120 pt
 150 pt
 240 pt
 300 pt
 750 pt

COLORI
 Pantone
 375 EC

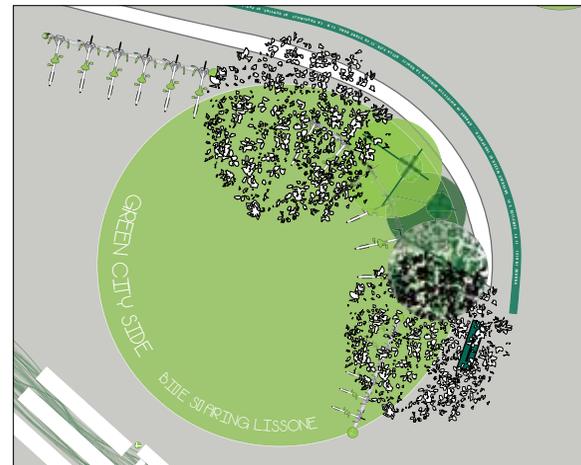
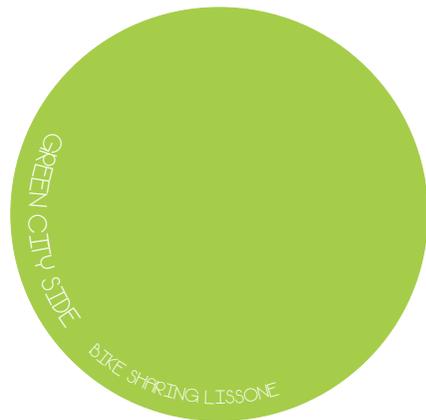
FONT
Origin- Extra Bold

DIMENSIONI FONT
140 pt

COLORI



Pantone
375 EC



FONT
Gunplay-Regular

DIMENSIONE FONT
4000 pt

MATERIALE
Verde Naturale

IL VERDE URBANO





A FONTANA FU PROGETTATA NEL 1936 DAL CONCITTADINO

FONT
Gunplay-Regular

DIMENSIONI FONT
300 pt



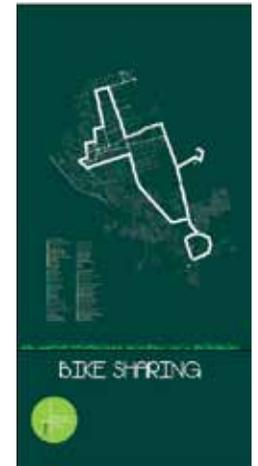
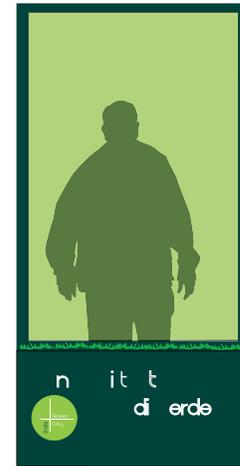
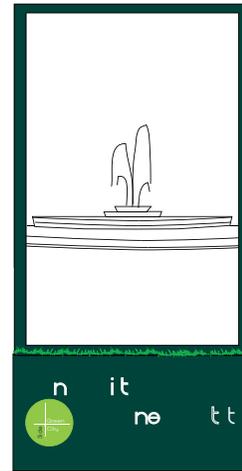
VILLE E PALAZZI

MUSEI E FONDAZIONI

CHIESE E MONUMENTI

FONT
Gunplay-Regular

DIMENSIONE FONT
400 pt



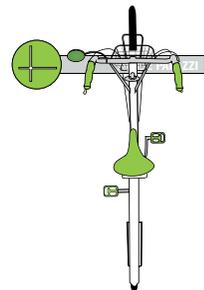
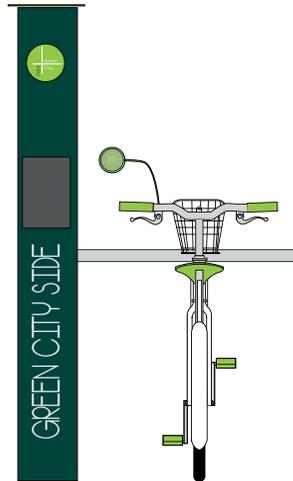


Immagine Coordinata

Insieme di elementi che costituiscono il sistema di Green City Side, caratterizzati da elementi grafici e colori che contraddistinguono i componenti all'interno di un tessuto urbano predominante di grigio.

La grafica e la natura si uniscono in un tutt'uno con un gioco tra l'artificiale e il naturale.

BIBLIOGRAFIA:

- Bassi A., *Design e impresa in Brianza: fondamenti e prospettive: atti del Convegno tenuto a Lissone il 4 maggio 2004*, Tipolitografia Gamba, Verdello, 2004
- Bernasconi E. , *Lissonum. Notizie di Lissone*, Monza, Tipografia Sociale Monzese, 1926
- Bosisio A.,*Storia di Monza e della Brianza*,Edizioni Il Polifilo, Milano,1973
- Calabi C., *Filosofia della percezione*, Laterza, 2009
- Caputo P., *Le architetture dello spazio pubblico: forme del passato, forme del presente*, Electa, 1997
- Comune di Lissone, *Piano Generale delle Piste Ciclabili*, Settore Urbanistica e Territorio, Provincia di Milano
- Gardini D., *Il segno del tempo. Immagini di luoghi, uomini e lavoro a Lissone 1920-1950*, Lissone, Arti grafiche Meroni, 1990
- Giardini D. , *I muri, i santi, la gente, forme di devozione popolare a Lissone*, Arti grafiche Meroni, Lissone,1989
- Graham H. C., *Vision and visual preception*, New York, 1975
- Gropius W., *Architettura integrata*, Il Saggiatore, 2010
- Innerarity D., *Il nuovo spazio pubblico*, Meltemi, 2008
- Kanizsa G., *Grammatica del vedere : saggi su percezione e Gestalt*, Il mulino, Bologna ,1980
- Kanizsa G., Legrenzi P., Meazzini P., *I processi cognitivi*, Il Mulino, Bologna, 1975
- Klanten R., *Data Flow: Visualising Information in Graphic Design*, Volume 1, Gestalten, 2008
- Luzzatto L., Pompas R., *Il linguaggio del colore*, Il Castello, 2001
- Lynch K., *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia, 2001 Mariani U., *Lissoneismi*,Arti grafiche Meroni, 2005
- Missaglia S., *Lissone racconta*, Lissone, Comune di Lissone, 1984
- Munari B., *Design e comunicazione*, Laterza, Bari, 1986
- Pallasmaa J., *Gli occhi della pelle. L'architettura e i sensi*, Jaca Book, Milano, 2007
- Pastoureau M., *L'uomo e il colore, "Storia Steiner Dossier"*, Giunti, Firenze, 1987
- Pellegrini P. C., *Piazze e spazi pubblici: Architetture 1990-2005*, F. Motta, 2005
- Perelli L., *Public art. Arte, interazione e progetto urbano*, F. Angeli, 2006
- Pergola C., *La città dei sensi*, Alinea, Firenze, 1997
- Piccoli Cloe R., *Una straordinaria avventura, Premio Lissone 1946/1967. Critica cronaca documenti*, Tipografia Mariani, Lissone, 1996
- Piva A., Galliani P., *Il progetto d'architettura ed i sei sensi*, Di Baio Editore, 1991
- Vidler A., *La deformazione dello spazio*, Postmedia Books, Milano, 2008
- Wittgenstein L., *Osservazioni sui colori*, Einaudi, 1981
- Zumthor P., *Pensare Architettura*, Lara Muller, Baden, 1998

SITOGRAFIA:

www.archdaily.com

www.comune.lissone.mb.it

www.lineadisezione.com

www.lombardiabeniculturali.it

www.mocoloco.com

www.osservatoriocolore.it

www.pedemontana.com

www.progettolissone.it

www.thisscolossal.com

www.wikipedia.org/wiki/Lissone

www.wikipedia.org/wiki/Monza

www.ziguline.com