



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

Relatore: Prof. Davide Crippa

Francesca Ticozzi 753532

Indice

| | | | |
|--|----|--|----|
| 01 Inquadramento Area..... | 09 | 04 Analisi Generale..... | 45 |
| <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>Lo Spazio Urbano</i> | | <i>Percorsi Ciclabili</i> | |
| <i>La comunicazione degli spazi urbani</i> | | | |
| <i>L'immagine ambientale</i> | | 05 Performance Urbana..... | 69 |
| <i>Vedere la città</i> | | <i>I percorsi dell'evento</i> | |
| <i>Lissone</i> | | <i>Programma dell'evento</i> | |
| 02 Articoli e Norme..... | 23 | 06 Approfondimenti Progetto..... | 79 |
| <i>Problematiche generali</i> | | <i>Aree principali di studio</i> | |
| <i>Articoli</i> | | <i>Stazione</i> | |
| <i>Caratteristiche generali</i> | | <i>Incrocio tra Via Loreto e Via Matteotti</i> | |
| <i>Segnaletica</i> | | <i>Piazza della Libertà</i> | |
| 03 Riferimenti Progettuali..... | 29 | <i>Bike Sharing</i> | |
| <i>L'emozione</i> | | <i>Biciclette</i> | |
| <i>Luoghi emozionali</i> | | <i>Coperture</i> | |
| <i>Le sensazioni</i> | | <i>Paletti</i> | |
| <i>Gli stimoli</i> | | <i>Enfattizzatori di verde e Segnalatori</i> | |
| <i>La mente inconscia</i> | | <i>Elementi per Guardare Attraverso</i> | |
| <i>Sensazione e Ricordo</i> | | <i>Materiali e Colori</i> | |
| <i>Riferimenti Progettuali</i> | | | |

Il progetto si sviluppa partendo dai processi che regolano la Visione, gli studi sulle Neuroscienze cognitive e la Percezione.

La vista, nella contemporaneità, secondo Juhani Pallasmaa è, fra i cinque sensi, quello privilegiato, mentre gli altri quattro, sono considerati residui sensoriali arcaici con una funzione meramente privata, solitamente soppressi dal codice culturale.

Il progetto prende in esame l'area del Comune di Lissone, situato 20 Km a Nord di Milano in quanto città con il maggior consumo di suolo in Italia, dalle analisi effettuate risulta essere uno dei centri urbani maggiormente composti da cemento.

Rappresenta quindi il luogo ideale per questo tipo di intervento. Green City Side prevede la realizzazione di una pista ciclabile che valorizzi il verde, quasi del tutto assente, tramite quella che viene definita "grammatica del vedere".

L'obbiettivo è di valorizzare il tessuto urbano attraverso una nuova forma di fruizione che si dissocia dalla tradizionale percezione antropica urbana per avvicinarsi al concetto di natura e consentire alla città di assumere un nuovo volto valorizzandone aspetti quali: l'ambiente, l'arte, la cultura e le tipicità che sono stati posti in secondo ordine dai recenti interventi di architettura urbanistica.

Si vuole ricreare attraverso l'utilizzo di forme geometriche elementari e dei colori la perce-

zione di un "Verde", che in realtà è assente nella città; il tutto tenendo presenti i contenuti del progetto riguardante la grafica, in modo che la cooperazione tra i due dia una lettura totale dell'intervento.

La pista, è composta da due anelli, studiati in base alle aree verdi, uno interno, che passa per il centro della città (di dimensione minore) e uno esterno (di dimensione maggiore), entrambi studiati per "portare al verde", passano infatti per il Parco Agricolo di Lissone, e per il Parco di Monza. Oltre ad essere stati studiati in modo da portare verso il naturale, sono stati pensati in questo modo, perchè passanti per itinerari di importanza storica o culturale che sono stati integrati con il progetto come attrattori e suddivisi poi per categorie di interesse: Cascine e Aziende Storiche, Ville e Palazzi, Chiese e Monumenti, Musei e Fondazioni.

L'anello maggiore collega le stazioni di Monza e Lissone che sono i fulcri nevralgici di affluenza dove sono stati collocati i *Bike Sharing*, oltre a questi ne sono stati previsti altri nelle aree dei Parchi e del centro urbano. Sono di dimensioni diverse per andare incontro alle esigenze sia di adulti che di bambini, in modo da prevedere una fruizione per un pubblico a 360 gradi.

Le biciclette, costituite da tre modelli (adulti, bambini e bambini che necessitano di bici a

rotelle), sono previste interamente bianche. Unici elementi colorati, i punti di contatto con l'utente (sellino, manubrio, pedali), in modo da trasmettere la percezione di "toccare" il Verde.

Tutte le biciclette saranno inoltre provviste di uno specchietto alterato da un filtro della stessa tonalità del manubrio (quella che identifica Green City Side), che invita nuovamente l'utente a riflettere sul tema e a 'guardare attraverso' fornendo un 'nuovo punto di vista', più riflessivo, per esprimere il concetto che Lissone può essere una città Green, se si guarda dal giusto angolo di osservazione.

La pista ciclabile, viene prodotta tramite una performance, un evento che coinvolge i cittadini di Lissone e dei Comuni limitrofi.

I cittadini che s'iscriveranno all'evento saranno invitati ad attaccare a ogni bici un elemento costituito da un 'timbro autoinchiostrante' con impresso un pattern che richiama al fogliame, è l'utente stesso che, tramite l'invito a "portare in giro il suo verde personale", realizza la pista ciclabile.

Sono i contorni degli oggetti a essere segnalati per primi al cervello quindi lo sviluppo degli elementi, disposti lungo la pista, si basa su forme essenziali e semplici.

Secondo i principi della visione promossi dagli studi della Gestalt, noi percepiamo in maniera più immediata le forme più simme-

triche, e tendiamo a vedere forme e contorni nel modo più continuo possibile.

Questi alcuni dei principi cardine che sono alla base dello sviluppo ideativo, che sfrutta l'uso di forme semplici come caposaldo nella realizzazione dei seguenti componenti di progetto: le *Coperture*, richiamano alla forma dell'albero, si trovano nel Bike Sharing e sono riprese dal logo dell'immagine coordinata del progetto, sono costituite da strutture tubolari con elementi trasparenti sopra a cui viene applicato un filtro o un pattern che riprende l'immagine del timbro usato nell'evento. Le coperture fuoriescono da aiuole circolari formate d'erba.

Alla forma dell'albero si rifanno anche i *Paletti* che saranno disposti lungo il percorso; alcuni dei quali svolgeranno la funzione di elemento porta bici, questi elementi sono situati nelle aree pedonali in prossimità dei punti dei percorsi tematici, in modo che l'utente sia libero in ogni momento di trasformare il suo percorso da ciclistico a pedonale (sia nel caso utilizzi un mezzo proprio che nel caso in cui sia fornito di una bicicletta Green City Side).

Le quattro *mappe* dei rispettivi percorsi nell'area della stazione, sono collocate sopra a quattro *Paletti* in linea con la forma degli altri elementi e rappresentano l'inizio del percorso.

Una *mappa* generale è invece collocata a fianco di ogni Bike Sharing.

Un altro elemento d'impatto percettivo che pone sempre l'osservatore a riflettere sul tema del green è costituito dagli *Enfatizzatori di Verde*, che sono di due tipi, i parallelepipedi, collocati lungo il percorso, rivestono, "in scatolandole", le basi delle piante, essendo poco presente, il verde verticale viene evidenziato tramite questi blocchi e tramite i *Segnalatori*, che si "rivestono" della funzione di alberi.

Gli *Elementi per Guardare Attraverso* disposti lungo il percorso si rifanno a due tematiche, il tema del *Green*, che è rappresentato dai pannelli con la scritta "Un'occhiata di Verde", che gioca sulla simbologia di 'Lissone ricoperta di Verde', e sono composti da un pannello colorato trasparente, e quelli con il tema del *Passato* che giocano sul senso di dare "Un'occhiata nel Passato" e presentano una serigrafia su un vetro trasparente che raffigura il luogo com'era, o un elemento che era presente nel passato, come nel caso della Fontana in Piazza della Libertà, *guardando attraverso* si è invitati a riflettere sul senso del ricordo.

Vi sono inoltre delle *Aree Verdi* realizzate in collaborazione con il progetto di grafica, che invitano a fermarsi e a riflettere sostandoci

sopra. Provocatoriamente collocate in alcuni punti al posto del parcheggio di una macchina, con lo scopo di far riflettere sul concetto dell'occupazione, da parte delle auto, di posto che potrebbe essere adibito ad aree naturali.

E' meglio prediligere la bicicletta all'auto, perché più salutare e meno inquinante oltre ad avere una coscienza rivolta all'ecosostenibilità sia in termini di consumo del suolo che in termini di inquinamento, ma anche e non in forma secondaria per vivere in un ambiente migliore in termini di percezione.

I concetti quindi si muovono in alternanza nella simbologia tra il naturale e l'artificiale, e il processo progettuale che ha voluto unirli contribuisce a conferire una forza percettiva tale da scardinare lo stereotipo di Lissone vista come città del cemento e conferirle nuovo valore come città Green a tutti gli effetti.

Il ciclista si trova a viaggiare all'interno del Verde di *Green City Side* che stimola il suo processo cognitivo e che lo pone di fronte ad elementi che lo fanno riflettere su questi significati, e su una città che da città col maggiore consumo di suolo diventa modello Green City.

01

INQUADRAMENTO AREA

Metodologia

Profilo Utente

Andare in bicicletta

Il Bike Sharing

Lo Spazio Urbano

La comunicazione degli spazi urbani

L'immagine ambientale

Vedere la 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.

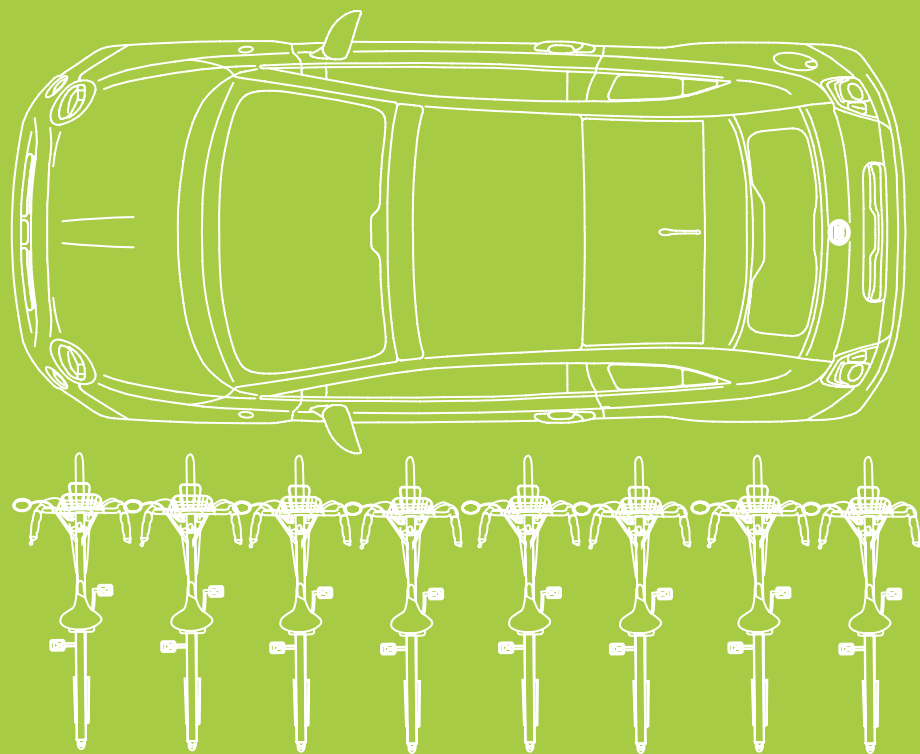
Queste iniziative non portano pregiudizio alla crescita economica delle città o all'accessibilità dei loro centri commerciali, perché si è compreso che l'uso sfrenato dell'automobile per gli spostamenti individuali non riesce più a garantire la mobilità della collettività.

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' risparmiato: 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.



visive" 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.

Lo Spazio Urbano

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 e torpedoni.

La comunicazione degli spazi urbani

La città come luogo da vedere, fruire in modo profondo, lasciandoci coinvolgere dalle sensazioni che una strada o una piazza possono stimolare improvvisamente: questa la chiave suggerita da Kevin Lynch per cogliere l'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 novelli flaneur 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, il cui legame potrebbe essere, semplicemente, "quello è il luogo del primo appuntamento sentimentale" perché il suo contenuto simbolico rientrava tra i codici di interazione durante la fase dell'innamora-

mento.

Il fatto che l'immaginarlo cerchi di trovare la risposta narrativa più consona alle proprie aspettative è un'esigenza che il nostro cervello, anzi la nostra intelligenza, manifesta continuamente per trovare risposte immediate al processo continuo di rappresentazione della realtà circostante secondo il modello, di tipo narrativo, che si sviluppa sostanzialmente in tre fasi: *l'esplorazione*, la *connotazione* e il *giudizio*. 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 imprevista, 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. Tali attività di verifica tengono in frazioni di secondo.

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 qualcosa d'altro: vissuto, rapporti, co-

munità, memoria.

Comprendere la città, il luogo dei luoghi, la sua natura e le sue caratteristiche una questione storiografica molto dibattuta da sociologi, storici, letterati, fisici della complessità e, naturalmente, architetti e urbanisti.

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 percorrere e usare il territorio. La villeggiatura, le gite, l'aumento di pratiche sportive come il ciclismo. Queste attività di appropriazione del territorio, inesistenti o del tutto marginali appena qualche decennio fa, sono diventate pratiche comuni oggi, con effetti sulla mobilità e sulla logistica delle città e dei territori rilevanti.

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

una prolungata dimestichezza, la sua immagine mentale raggiunge l'identità e l'organizzazione. Un individuo rintraccia facilmente ciò che vuole su quello che a chiunque altro apparirebbe come un tavolo da lavoro completamente disordinato.

Alternativamente, un oggetto visto per la prima volta può venire identificato e relazionato, non tanto perché familiare in se stesso,

ma perché rientra in uno stereotipo già costruito dall'osservatore come il Verde artificiale dato da forma e colore, che assume carattere naturale.

Il mondo può venire organizzato intorno un gruppo di punti focali, suddivisi in regioni in cui si dà un nome, o con esso attraverso la memoria di percorsi.

Perché un'immagine risulti effettivamente utile per l'orientamento spaziale, essa deve essere dotata di parecchie qualità. Deve essere sufficiente, verosimile in senso pragmatico, in modo da consentire all'individuo di agire nel suo ambiente.

L'immagine ambientale

L'immagine ambientale è il risultato di un processo reciproco tra l'osservatore e il suo ambiente. L'ambiente suggerisce distinzioni relazioni, l'osservatore seleziona, organizza, e attribuisce significati a ciò che vede. L'immagine così sviluppata ancora, limite accentua ciò che è visto, mentre essa stessa viene messa alla prova rispetto alla percezione, filtrata in un processo di costante interazione. L'immagine deve includere la relazione spaziale schematica dell'oggetto con l'osservatore e con molti oggetti. Infine, questo gesto deve avere qualche significato per l'osservatore, e senso pratico o emotivo.

L'immagine di una data realtà può così variare notevolmente da un osservatore all'altro. La coerenza dell'immagine può costituirsi in varie maniere. Nell'oggetto fisico che può essere poco ordinato, eppure, attraverso una prolungata dimestichezza, la sua immagine mentale raggiunge l'identità e l'organizzazione. Un individuo rintraccia facilmente ciò che vuole su quello che a chiunque altro apparirebbe come un tavolo da lavoro completamente disordinato.

Alternativamente, un oggetto visto per la prima volta può venire identificato e relazionato, non tanto perché familiare in se stesso, ma perché rientra in uno stereotipo già costruito dall'osservatore.

Il mondo può venire organizzato intorno un gruppo di punti focali, suddivisi in regioni in

cui si dà un nome, o con esso attraverso la memoria di percorsi.

Un'immagine ambientale può venire analizzata in tre componenti: *identità*, *struttura* e *significato*. Queste componenti per l'analisi sono utili fintantoché si tiene presente se in realtà compaiono sempre assieme. Un'immagine funzionale richiede anzitutto l'identificazione di un oggetto, il che implica la sua distinzione da altre cose, il suo riconoscimento come un'entità separabile. Questo chiaramente da il via non nel senso di eguaglianza con qualche cosa d'altro, ma con il significato di individualità o unicità. L'immagine deve includere la relazione spaziale schematica dell'oggetto con l'osservatore e con molti oggetti. Infine, questo gesto deve avere qualche significato per l'osservatore, e senso pratico o emotivo. Il significato è esso stesso una relazione, ma ben diversa da quella spaziale schematica.

Perché un'immagine risulti effettivamente utile per l'orientamento spaziale, essa deve essere dotata di parecchie qualità. Deve essere sufficiente, verosimile in senso pragmatico, in modo da consentire all'individuo di agire nel suo ambiente.

Poiché il rapporto sull'ambiente fisico come la variabile indipendente, questo studio sarà indirizzato dalle qualità fisiche che sono legate agli attributi d'identità e struttura dell'immagine mentale. Questo conduce alla definizione di ciò che potrebbe venir chiamato figurabilità: cioè la qualità che conferisce ad un oggetto fisico un'elevata probabilità di evocare in ogni osservatore un'immagine vigorosa. Essa consiste in quella forma, colore o disposizione che facilitano la formazione di immagini ambientali vividamente individuati, potentemente suturate, altamente funzionali. Essa potrebbe venire denominata leggibilità o forse visibilità in un significato più ampio, per cui gli oggetti non solo possono essere veduti, ma anche acutamente e intensamente presentati ai sensi.

Mezzo secolo fa, Stern si occupò di questo tributo per l'oggetto artistico e lo chiamò appariscenza. Benché l'arte non si limiti a perseguire questo obiettivo soltanto, a lui pareva che una delle sue due funzioni principali consistesse nel creare immagini che per chiarezza, armonia e forma soddisfacessero il bisogno di un'apparenza vividamente comprensibile. Secondo lui, questo è un primo passo obbligato verso l'espressione di significati intrinseci.

Una città altamente "figurabile" (appariscente, leggibile, visibile) in questo senso particolare si presenterebbe ben conformata, distinta, notevole; essa eviterebbe l'occhio

e l'orecchio ad una maggior attenzione e partecipazione. La presenza dei sensi su un simile ambiente sarebbe non solo semplificata, ma anche un'estesa profondità. Una simile città potrebbe venire conosciuta nel tempo come un sistema di grande continuità con molte parti distintive interconnesse. Un osservatore accorto ormai impazzito, potrebbe assorbire nuovi impulsi dei sensi senza dispiegare la sua immagine fondamentale, e ogni nuovo impulso verrebbe a ritoccare molti elementi precedenti. Egli sarebbe ben orientato, potrebbe muoversi agevolmente.

Il concetto di figurabilità non denota necessariamente qualcosa di fisso, limitato, preciso, unificato o regolarmente ordinato, benché queste qualità possono talvolta accompagnarla.

La figurabilità della forma urbana sarà al centro dello studio che segue all'interno del libro. In un ambiente bello vi sono altre proprietà fondamentali: significato o espressività, il diletto dei sensi, il ritmo, lo stimolo, la possibilità di scelta.

Il proposito è semplicemente quello di esaminare il bisogno di entità e struttura nel nostro mondo percettivo, ed illustrare la pertinenza di questa qualità al caso particolare del complesso motivo dell'ambiente urbano. Poiché lo sviluppo dell'immagine è un processo reciproco tra osservatore e l'immagi-

ne conservata, è possibile rafforzare l'immagine attraverso artifici simbolici, attraverso la rieducazione di colui che percepisce attraverso la ristrutturazione del suo ambiente.

Vedere la città

La città come luogo da vedere, fruire in modo profondo, lasciandoci coinvolgere dalle sensazioni che una strada o una piazza possono stimolare improvvisamente: questa la chiave suggerita da Kevin Lynch per cogliere l'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 novelli flaneur 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, il cui legame potrebbe essere, semplicemente.

Il fatto che l'immaginarlo cerchi di trovare la risposta narrativa più consona alle proprie aspettative è un'esigenza che il nostro cervello, anzi la nostra intelligenza, manifesta continuamente per trovare risposte imme-

diate al processo continuo di rappresentazione della realtà circostante secondo il modello, di tipo narrativo, che si sviluppa sostanzialmente in tre fasi: l'*esplorazione*, la *connotazione* e il *giudizio*. 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 imprevista, 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. Tali attività di verifica tengono in frazioni di secondo.

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 qualcosa d'altro: vissuto, rapporti, comunità, memoria.

Comprendere la città, il luogo dei luoghi, la sua natura e le sue caratteristiche una questione storiografica molto dibattuta da sociologi, storici, letterati, fisici della complessità e, naturalmente, architetti e urbanisti.

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.

Nasce l'esigenza di cercare il contatto con la natura e con gli ambienti incontaminati per uscire dalla città percorrere e usare il territorio. La villeggiatura, le gite, l'aumento di pratiche sportive come l'alpinismo o il ciclismo. Queste attività di appropriazione del territorio, inesistenti o del tutto marginali appena qualche decennio fa, sono diventate pratiche comuni oggi, con effetti sulla mobilità e sulla logistica delle città e dei territori rilevanti.

Il grave problema del traffico, che assedia la città può essere facilmente risolvibile invitando gli utenti ad andare in bicicletta.

Poiché il rapporto sull'ambiente fisico come la variabile indipendente, questo studio sarà indirizzato dalle qualità fisiche che sono legate agli attributi d'identità è struttura dell'immagine mentale. Questo conduce alla definizione di ciò che potrebbe venir chiamata figurabilità: cioè la qualità che conferisce ad un oggetto fisico un'elevata probabilità di evocare in ogni osservatore un'immagine vi-

gorosa. Essa consiste in quella forma, colore o disposizione che facilitano la formazione di immagini ambientali vividamente individuati, potentemente strutturate, altamente funzionali. Essa potrebbe venire denominata leggibilità o forse visibilità in un significato più ampio, per cui gli oggetti non solo possono essere veduti, ma anche acutamente e intensamente presentati ai sensi.

Una città altamente "figurabile" (appariscen- te, leggibile, visibile) in questo senso particolare si presenterebbe ben conformata, distinta, notevole; essa inviterebbe l'occhio ad una maggior attenzione.

La presenza dei sensi su un simile ambiente sarebbe non solo semplificata, ma anche un'estesa profondità. Una simile città potrebbe venire conosciuta nel tempo come un sistema di grande continuità con molte parti distintive interconnesse. Un osservatore accorto ormai impazzito, potrebbe assorbire nuovi impulsi dei sensi senza dispiegare la sua immagine fondamentale, e ogni nuovo impulso verrebbe a ritoccare molti elementi precedenti. Egli sarebbe ben orientato, potrebbe muoversi agevolmente.

Il concetto di figurabilità non denota necessariamente qualcosa di fisso, limitato, preciso, unificato o regolarmente ordinato, benché queste qualità possono talvolta ac-

compagnarla.

La figurabilità della forma urbana sarà al centro dello studio che segue all'interno del libro. In un ambiente bello vi sono altre proprietà fondamentali: significato o espressività, il diletto dei sensi, il ritmo, lo stimolo, la possibilità di scelta.

Il nostro proposito è semplicemente quello di esaminare il bisogno di entità e struttura nel nostro mondo percettivo, ed illustrare la pertinenza di questa qualità al caso particolare del complesso motivo dell'ambiente urbano. Poiché lo sviluppo dell'immagine è un processo reciproco tra osservatore e l'immagine conservata, è possibile rafforzare l'immagine attraverso artifici simbolici, attraverso la rieducazione di colui che percepisce attraverso la ristrutturazione del suo ambiente.

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 Vedano al Lambro.o.

21

| | |
|-------------------|-------------------------------|
| 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 Maggiolini – 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 concorrenza 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 fluidità 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 rompitratte 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
1545m
 - 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
Luoghi emozionali
Le sensazioni
Gli stimoli
La mente inconscia
Sensazione e Ricordo
Riferimenti Progettuali

L'emozione

La percezione è la fruizione dello stimolo vivo 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 acquistano 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.

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. Quando si parla di emozioni, in realtà, si fa riferimento in primo luogo alla condizione particolare o al tono, in cui si trovano persone in un certo momento della loro vita. Ogni giorno facciamo inoltre riferimento al termine emozione per esprimere uno stato d'animo, oppure per dichiarare l'effetto coinvolgente improvvisamente prodotto da un bel paesaggio.

La dimensione emotiva entra nei nostri discorsi nei nostri pensieri in relazione al temperamento per descrivere uno stato duraturo, o all'umore quando si vuol descrivere una tonalità emotiva in base alla persona, o ai sentimenti quando intervengono modificazioni della tonalità emotiva durevoli e di intensità spesso moderata o, infine, all'emozione nel senso più stretto del termine se

le modificazioni della tonalità emotiva sono repentine, transitorie e di intensità in genere rilevante.

In ogni caso le emozioni si attivano come reazione 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.

Un altro aspetto riguarda la natura fisiologica delle emozioni, molto importante per lo sviluppo di applicazioni di base sulla misurazione delle variazioni negli Stati del corpo del cervello relazione a uno stimolo, che può produrre alterazioni del battito cardiaco, della pressione sanguigna e del ritmo della respirazione. Quindi, mutando leggermente punto di vista, 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*).

Luoghi emozionali

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.

Gli stimoli

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 potremmo chiamare anche *pattern di interazione*, 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 *nuova conoscenza, nuovi significati e nuove convinzioni* da utilizzare nel successivo processo di integrazione o da immagazzinare in memoria; integrazione, i fruitori associati verso forme di conoscenza per scegliere tra comportamenti alternativi.

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 d'acquisto e di consumo.

Il termine "affetto" esprime un significato generico con il quale si indicano abitualmente

diversi tipi di risposte individuali: emozioni, stati d'animo, preferenze, valutazioni e atteggiamenti.

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; la sua connessione, un rapporto ambientale, con la performance, anche se di due tipi: *d'assorbimento*, l'ospite è impegnato a portare solamente l'esperienza; o di *immersione*, quando l'ospite fa parte dell'esperienza stessa.

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.

Gordon W. Allport definì l'atteggiamento 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.

Un'altra scala ideata per misurare gli atteggiamenti è quella di Charles E. Osgood che intendeva misurare le relazioni emotive prodotte da uno stimolo o concetto (ad esempio, me stesso, droga, la mia città, lavoro, madre, padre, ecc ...). Lo stimolo è in genere un nome, ma può anche essere una forma, un colore, uno stimolo uditivo. Questa tec-

nica resta uno degli strumenti più comunemente usati dai ricercatori di mercato interessati a misurare gli atteggiamenti.

La complessità del mondo che ci circonda non è di per sé un male e un problema: il nostro modello di navigazione nella realtà segue prevalentemente un percorso lineare lungo percorsi che sono per lo più di routine. Le attività di routine rappresentano il 90% delle azioni che compiamo ogni giorno e garantiscono al cervello un basso livello di interazione e quindi limitato dispendio di energia cognitiva.

Vi sono situazioni in cui dobbiamo svolgere contemporaneamente mettendo in parallelo processi diversi ma sviluppate nello stesso tempo che comportano una capacità di organizzazione del tempo e di coordinamento delle azioni notevoli.

Il termine *multi-task* usato nell'informatica, definisce la capacità dei computer di suddividere il proprio lavoro in processi e in compiti diversi, ed esprime bene il paragone con la nostra attenzione che è continuamente divisa tra molti compiti. La nostra capacità di agire in modalità *multi-task* è tuttavia molto limitata, il paragone con il computer non appare sostenibile. La modalità *multi-task*, determinato alla presenza nel mondo che ci circonda di un numero elevato di artefatti con i quali interagire, se da un lato accresce le nostre potenzialità, consentendoci di di

sporre in ogni momento di una scappatoia semplice per risolvere ogni problema, finisce per essere uno dei grandi miti dell'età postmoderna. Anche se potessimo concentrarci su vari compiti contemporaneamente, la nostra attenzione si sposterebbe comunque da un elemento all'altro e da un'attività all'altra creando confusione e interruzioni di processi, in definitiva accrescendo il grado di complessità della nostra esistenza.

La mente inconscia

Il cervello reagisce agli stimoli ambientali (immagini, suoni, odori e tatto) attivando alcune sue zone specifiche e di conseguenza emettendo energia misurabile che produce cambiamenti dello stato emotivo.

Giova ricordare che gli stimoli provenienti dal mondo esterno sono analizzati da ciascuno di noi in modo semiautomatico, che nessuno possiede un'idea cosciente delle enormi quantità di dati preservati o scartati i quali entrano in azione nella zona oscura e inconscia della mente per il 95 per cento dei processi cognitivi.

Gli utenti sono influenzati dai processi di apprendimento della mente. La mente inconscia penetra continuamente, essa è un contenitore nel quale dati e informazioni si affollano in labirinti di connessioni neurali che talvolta affermano la nostra coscienza senza che ce ne possiamo accorgere.

L'esigenza di ravvicinare le scienze umane a quelle sociali è stata avvertita, prima di tutti, dai ricercatori delle scienze cognitive, convinti che proprio dalla migliore conoscenza e comprensione dell'individuo derivi, in maniera naturale, la comprensione dei gruppi sociali. In questo modo, la scienza cognitiva è divenuta, una scienza carrefour, vale a dire un crocevia, un luogo di incontro tra le diverse scienze umane e sociali, tutte aventi come oggetto di studio la cognizione umana. L'obiettivo è di stabilire una relazione intelleg-

gibile tra la struttura ed il funzionamento del cervello, e il comportamento e le operazioni mentali.

Sensazioni e Ricordo

La percezione visiva che sperimentiamo ogni giorno ci obbliga a uno sforzo continuo di riconoscimento degli stimoli, di comprensione degli oggetti e di controllo di ogni fase delle miriadi di processi in cui siamo coinvolti che ci inducono a essere attenti a ogni fase dell'azione che stiamo compiendo. Ciò che non vediamo può essere ricondotto sinteticamente ad aggregati: gli spazi e gli oggetti. Entrambi sono parte della nostra attenzione cioè si devono compiere degli sforzi cognitivi per comprenderne i significati. L'attenzione è il primo risultato di uno stato di attivazione generato da uno stimolo esterno, che prelude ad altri eventuali passaggi successivi che possono completarsi rapidamente con il riconoscimento dello stimolo o innescare meccanismi di connotazione articolata e di coinvolgimento profondo ed emozionale. Quanto più lo stimolo risulterà di immediata comprensione tanto più renderà agevole l'effettuazione del compito. La percezione è l'elaborazione cognitiva dell'informazione sensoriale, che si manifesta attraverso processi di base: l'attività di una descrizione strutturale dello stimolo, che appare nella sua configurazione globale si stacca dallo sfondo; il riconoscimento dello stimolo, tra-

mite un confronto con le tracce depositate in memoria.

Il primo processo di elaborazione è la *sensazione*, che è a carico dei sistemi sensoriali attivati su due fronti: la ricezione dall'esterno delle varie forme di energia luminosa; la conversione dell'energia fisica in un segnale nervoso. Quando l'energia luminosa che veicola il messaggio arriva ai recettori dell'occhio viene immediatamente trasformata in segnale nervoso, che dall'occhio trasmette ai centri visivi del cervello in modo del tutto automatico. Il nostro cervello dispone di filtri che decidono quali si vuole far entrare col tenere fuori, come per esempio determinate gamme estreme di colori.

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.

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 alimenti 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 psi-

cologici 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 come 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.

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.

Se guardiamo un cane e un gatto, ognuno di noi sarà in grado di distinguere immediatamente l'uno dall'altro facendo ricorso ai prototipi del cane e del gatto che risiedono nella nostra memoria. In realtà, ognuno di noi associa un prototipo a una particolare specie di cane e di gatto che si conoscono; ad accomunare tutti i prototipi sono la forma del corpo e la configurazione degli arti, ma anche il modo in cui gli animali si muovono o, per esempio, come guardano. Ma possiamo riscontrare altri indizi di riconoscimento: per esempio, nei prototipi di animali dei veicoli le zampe e le ruote sono rispettivamente poggiate su un ideale piano orizzontale, mentre prototipi di vegetali degli utensili possono avere diversi orientamenti.

Il riconoscimento avviene anche grazie all'interazione e all'integrazione delle varie componenti fisiche dello stimolo.

La teoria dell'integrazione strutturale utilizzando il paradigma della ricerca visiva afferma che la percezione di un oggetto è il prodotto di due stadi di elaborazione: nel primo, chiamato "*individuazione delle qualità primarie*" avviene la registrazione in modo automatico da alcune caratteristiche dello stimolo; nel secondo stadio, definito "*integrazione di queste primarie*", si arriva a ciò che noi percepiamo mediante l'integrazione delle qualità analizzate nel primo stadio.

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. Tali articolazioni si producono in base a delle regole combinatorie che permettono alla rappresentazione mentale sia di oggetti conosciuti sia di oggetti mai visti prima.

Sono questi tutti i principi che regolano la produzione del progetto come per il riconoscimento e l'associazione a un cane o a un gatto, il Verde artificiale vuole richiamare al prototipo impresso nella nostra mente inconscia, che custodisce le informazioni e i ricordi immagazzinati, e attingere alle informazioni acquisite, tramite il processo cognitivo di quello naturale, suscitando attraverso la visione e la percezione, le sensazioni e le emozioni richiamate dagli elementi di Green, sensazioni che sono già state immagazzinate dal nostro cervello nelle esperienze passate.

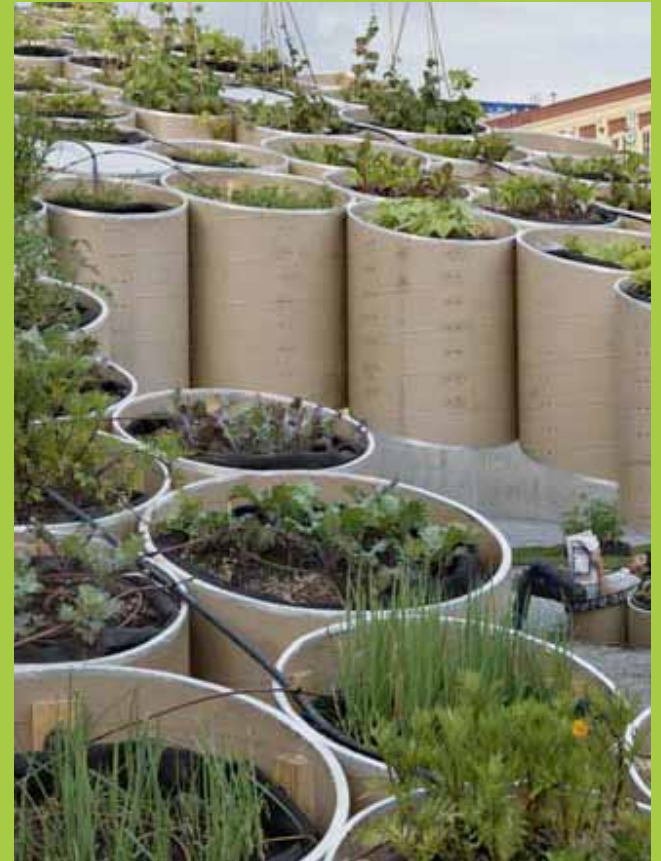
E inoltre si andrebbe a creare un luogo "figurabile", come appunto è Green City Side, che stimola un place attachment nei cittadini e diventa elemento identitario e riconoscibile della città.



Jardins, Jardin : Serres Urbaines_ MUUUZ_2012



The Green Guerilla Graffiti_ Mosstika_NY_2012



Public Farm 1_Work Architecture Company_2008



Symbiotic Green Wall_KooHo Jung & Hayeon Kelly Choi_2009



Green Carpet_Jaujac_2011



Urban Green_Ljusarkitektur_2011



Pergola_Claude Cormier_Montreal_2008



Cut join Play_Mas studio_2010.



EVO: di Tanguy Nguyen e Aurelien Veyrat_expo 2012





Green Street Art_Berlin



Green Street_2011



High Line_Diller + Scofidio_NY_2009



10M³ Of Break-Laura Micalizzi_Salone del Mobile Milano_2009



Penique productions, Green Bathroom_UK_2008



Brompton Design District



Corinne Duchamp_ Parigi, Francia



Oliver Bishop Young_ Skips revamped_Dublin



Junko Maruyama _ Field of Ideas_Wolf Lane



Alessandro Audifreddi, Giorgio Gasco_Balcone rampante_Wolf Lane



SFMTA_Bus Shelters

Rashad Alakbarov_Paints with Shadows and Light

04

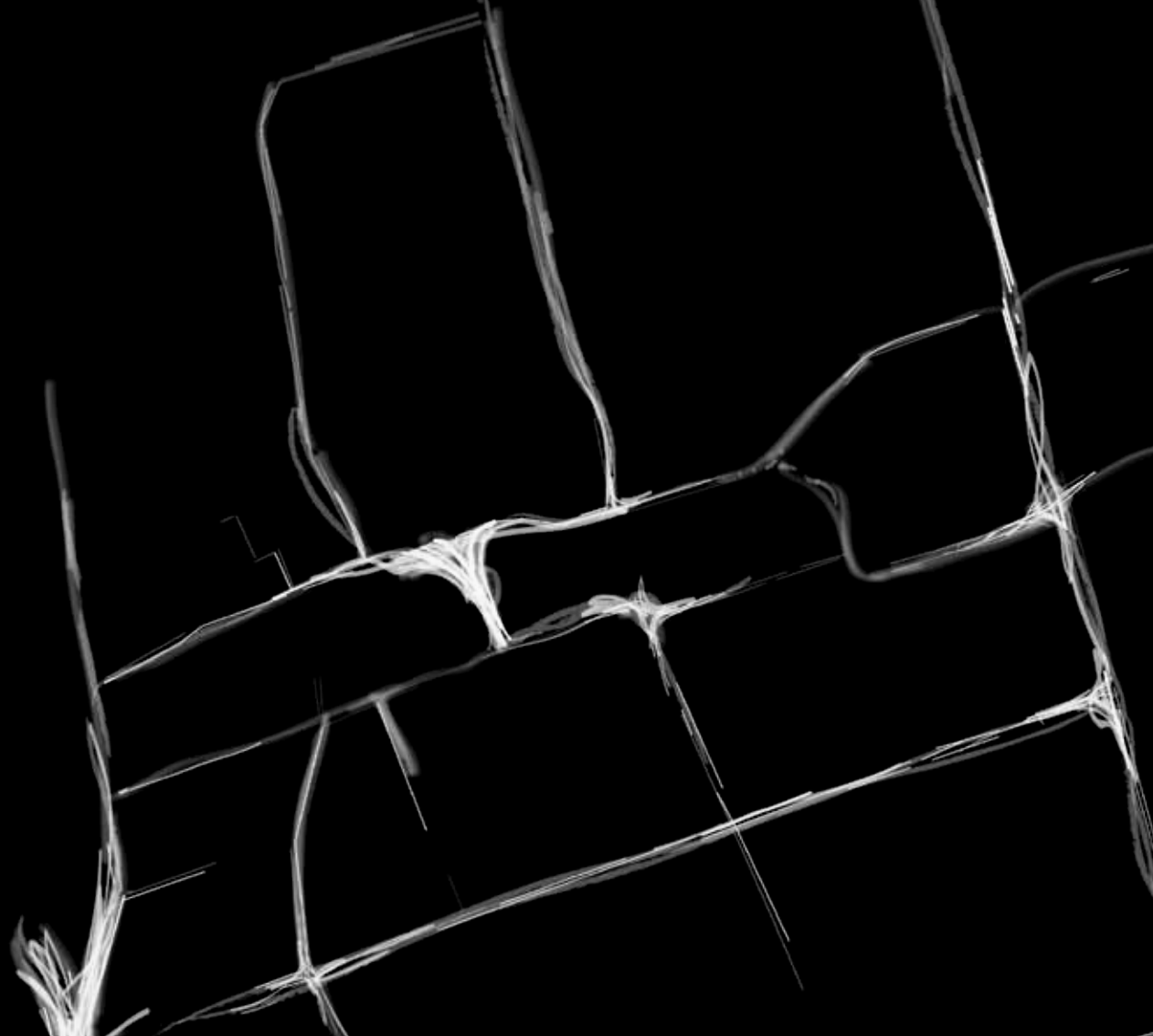
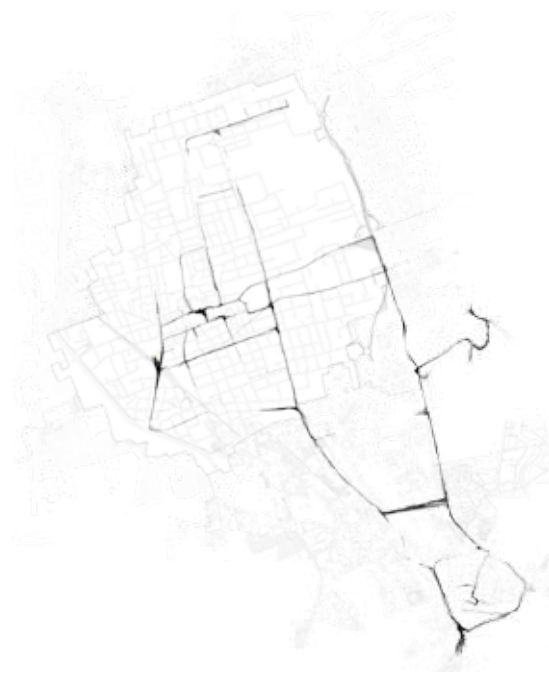
ANALISI GENERALE

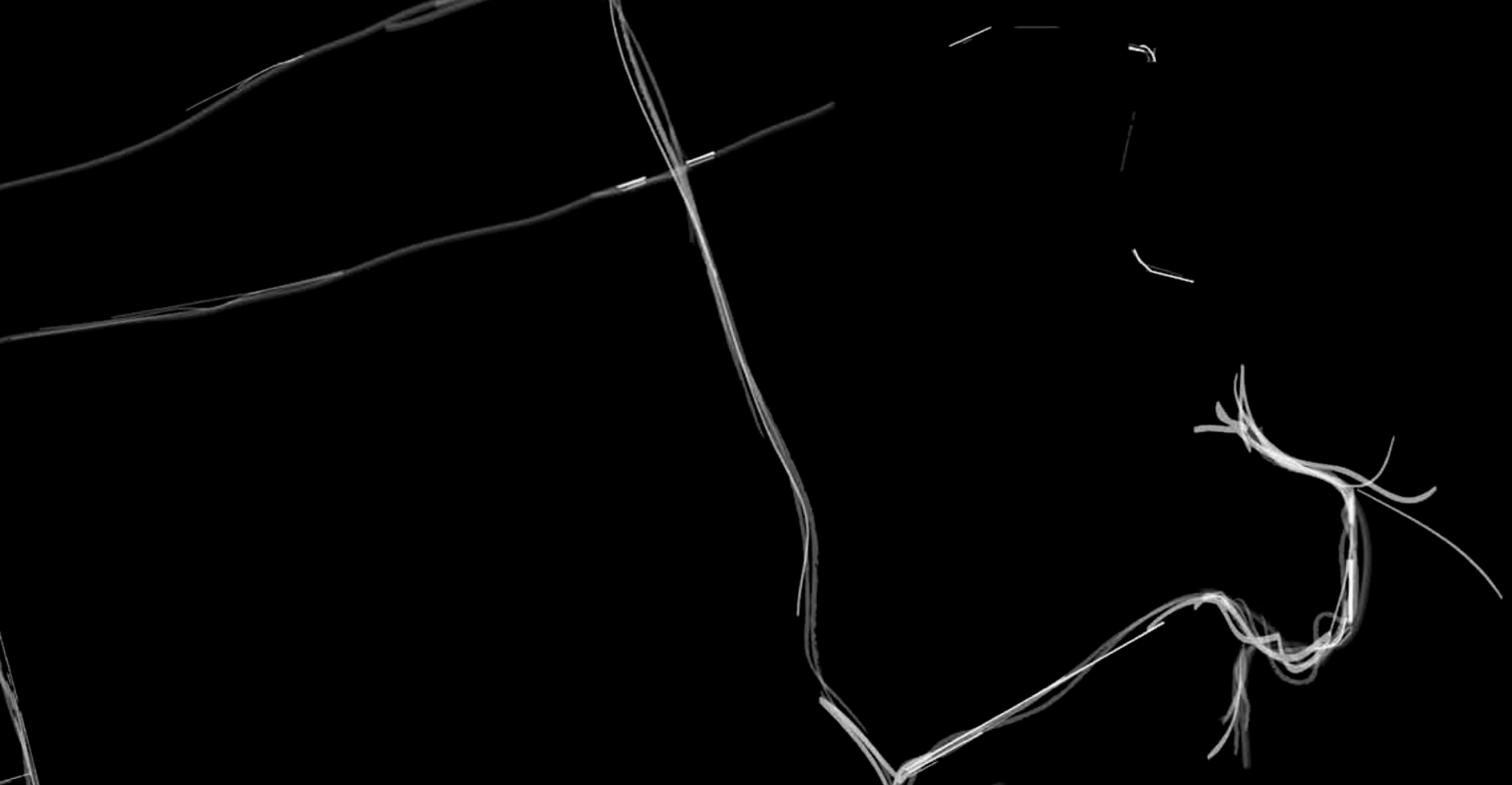
Flussi veicolari
Flussi pedonali
Il Verde Urbano
Itinerari
Percorsi Ciclabili

Flussi veicolari

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

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





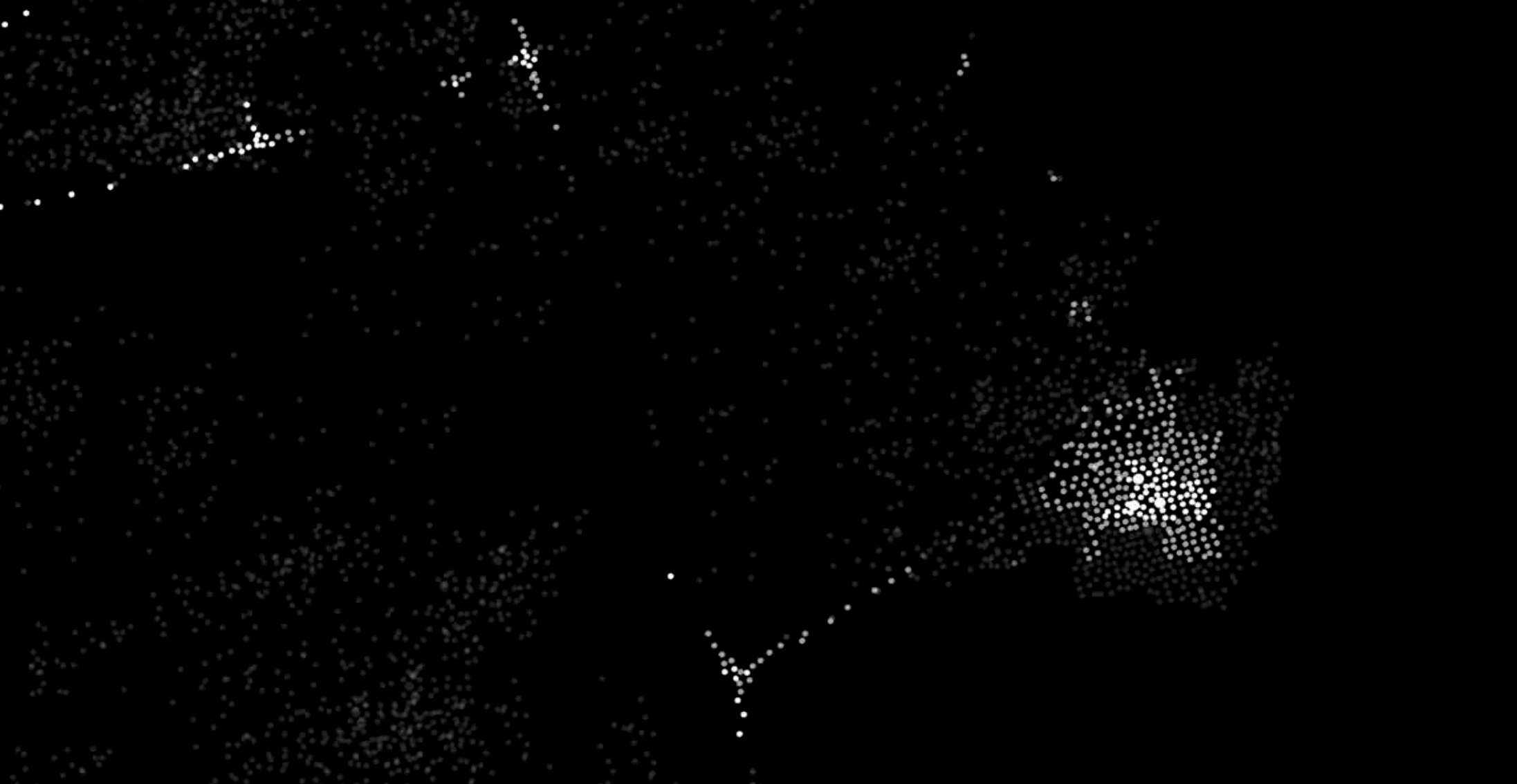
Flussi pedonali

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.



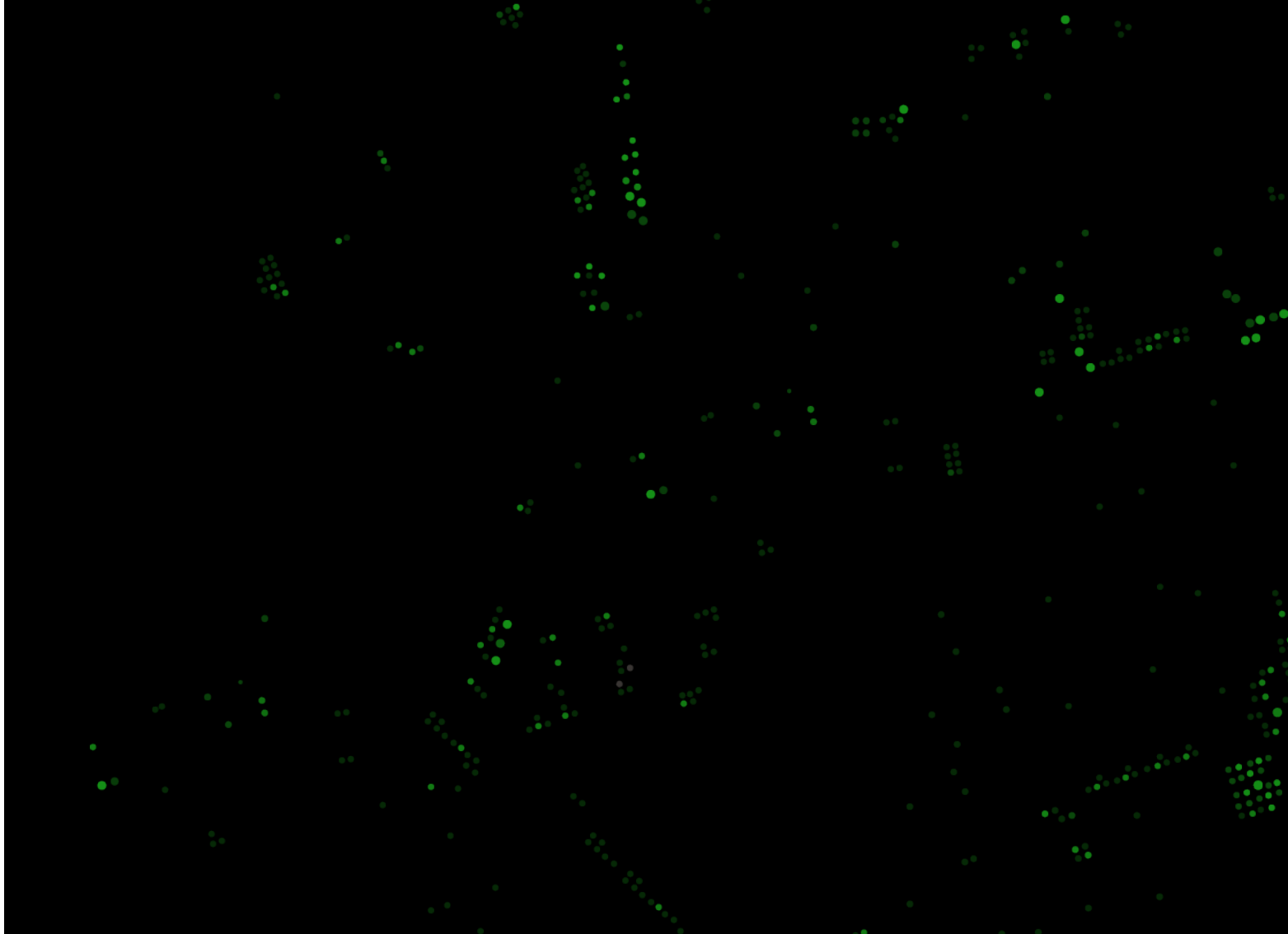


Analisi del Verde Urbano

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:

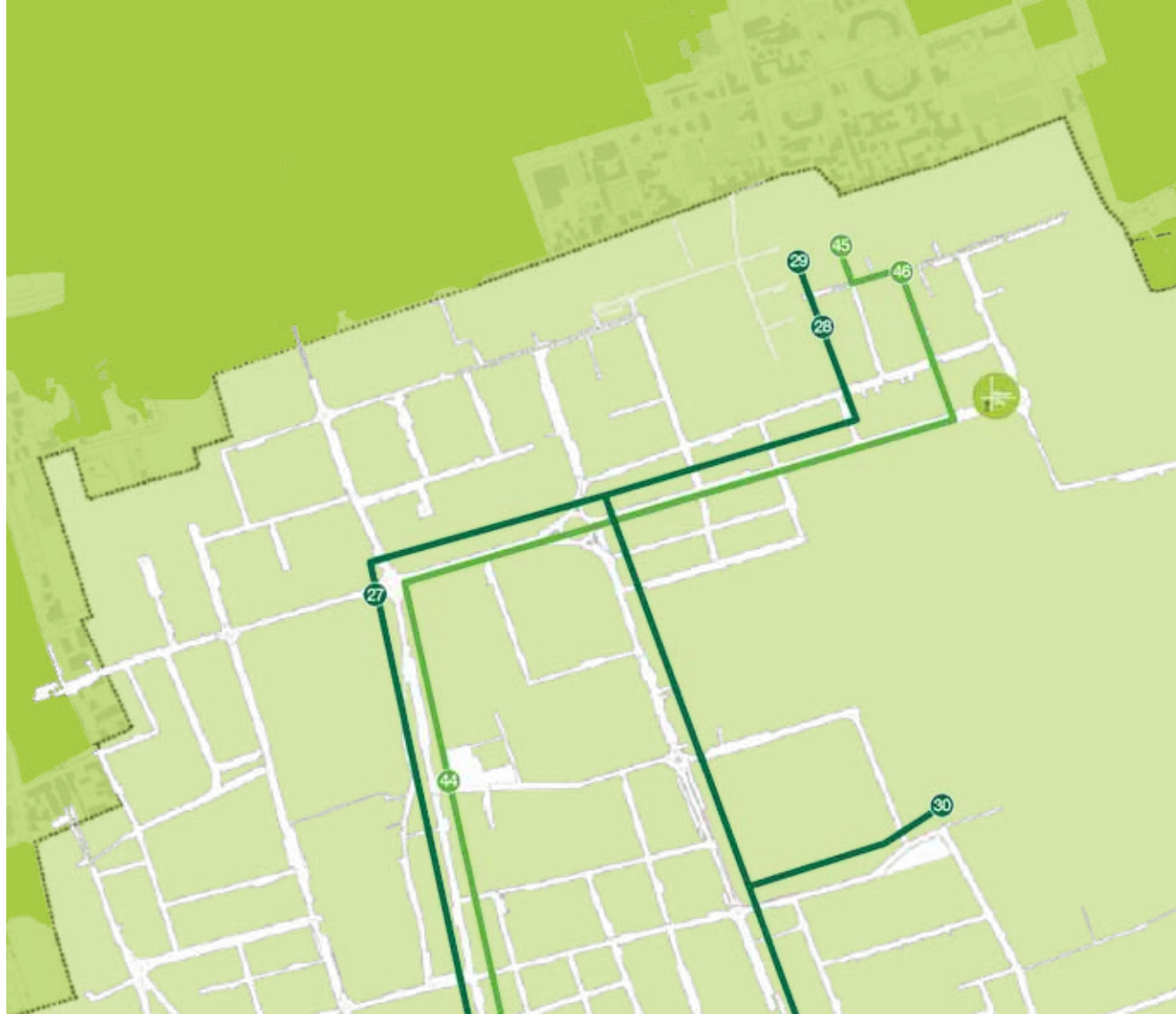
Staz. Lissone - Via Carducci - Via Bramante da Urbino - Via Giuliani - Via S. Carlo - Piazza della Libertà - Via Assunta - Via Manzoni - Via Guidoni - Via Colnaghi - Via Pietro da Lissone - Via Gramsci - Via Baldironi - Via Maggiolini - Via Leopardi - Via Pacinotti - Via Europa
Staz. Monza - Via Manzoni - 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

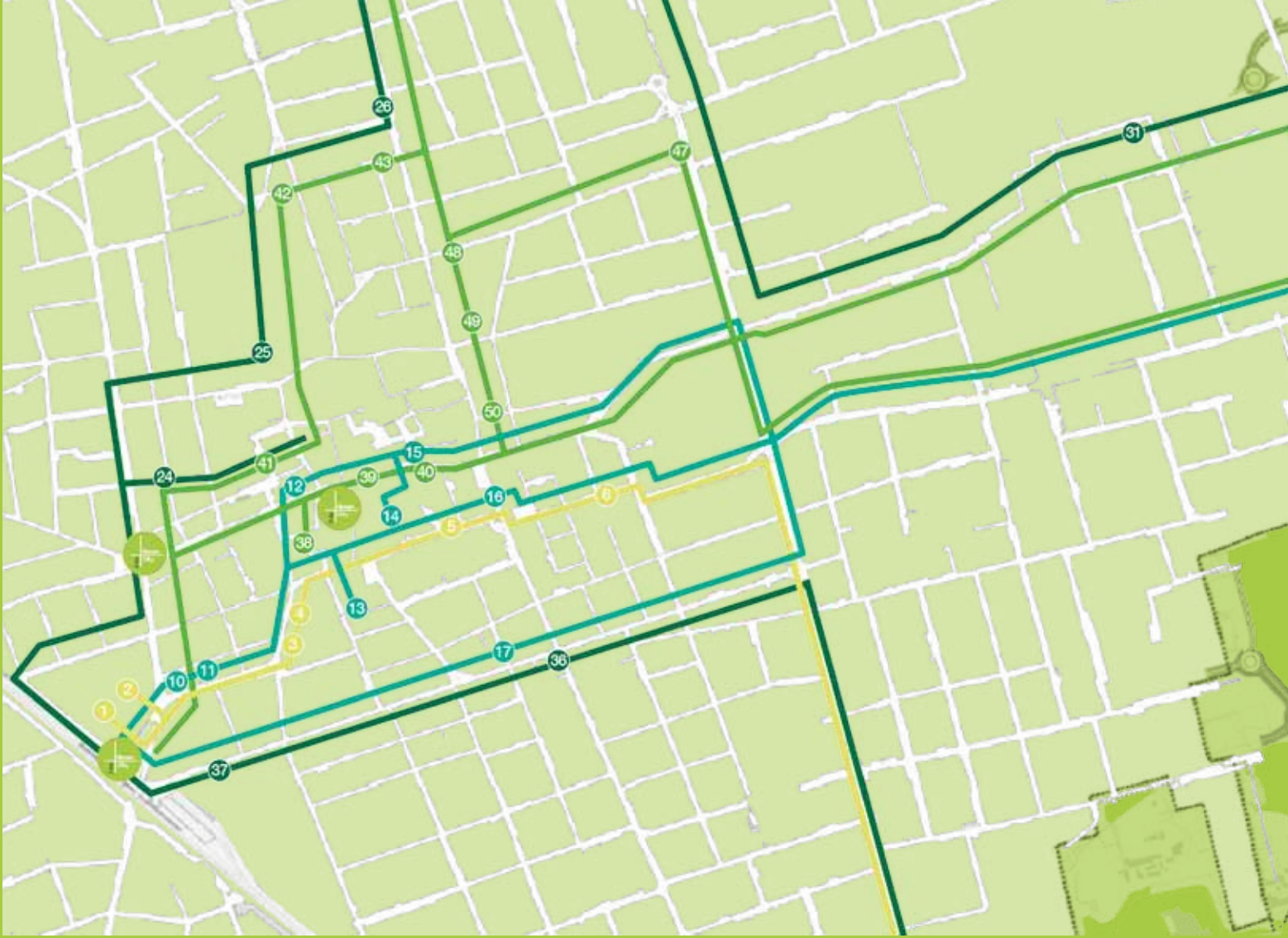
Cascine e Aziende Storiche:

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:

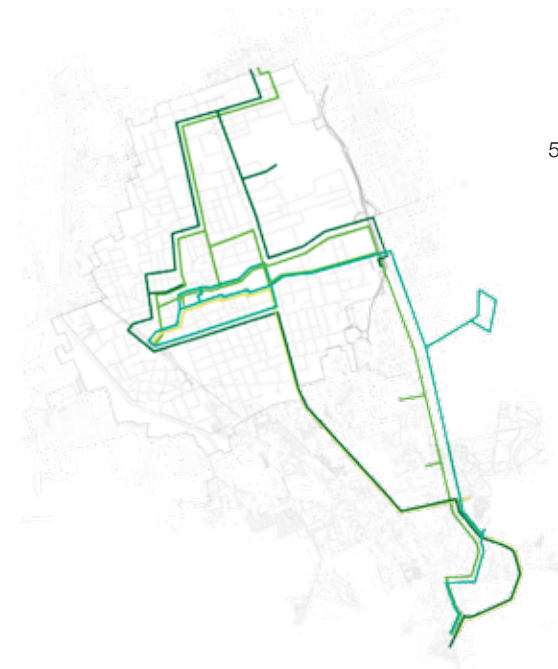
Staz. Lissone - Via Matteotti - Via D. Minzoni - Via Buonarroti - Via Platani - Via Catalani - Viale M. Libertà - Via Leopardi - Via Manzoni - Via Assunta - Piazza della Libertà - Via S. Carlo - Via Baldironi - Via Gramsci - Via S. Rocco - Via Colnaghi - Via Guidoni - Via Cappuccina - Via B. da Urbino - 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

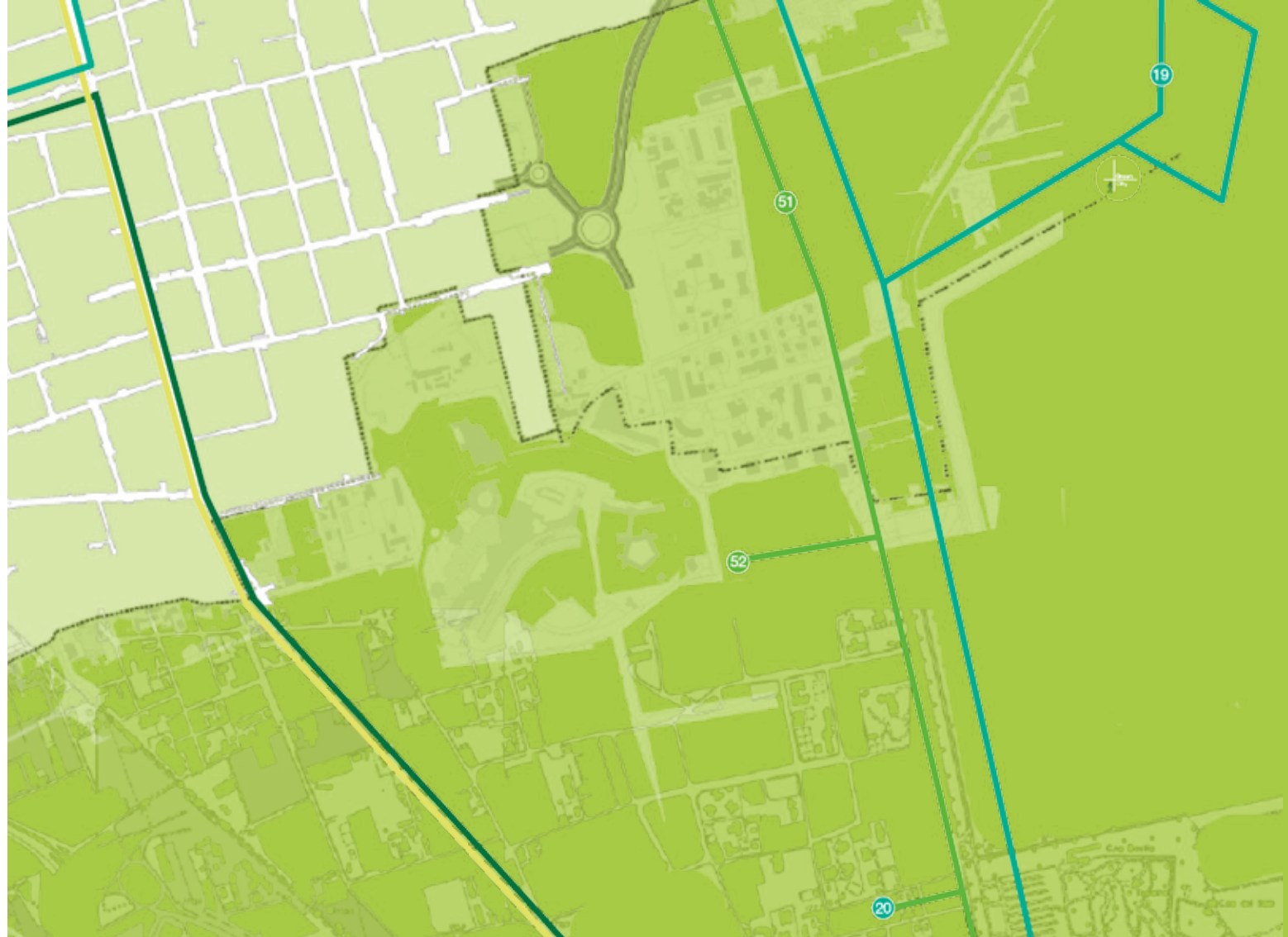
VILLE E PALAZZI
CASCINE E AZIENDE STORICHE
MUSEI E FONDAZIONI
CHIESE E MONUMENTI

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:

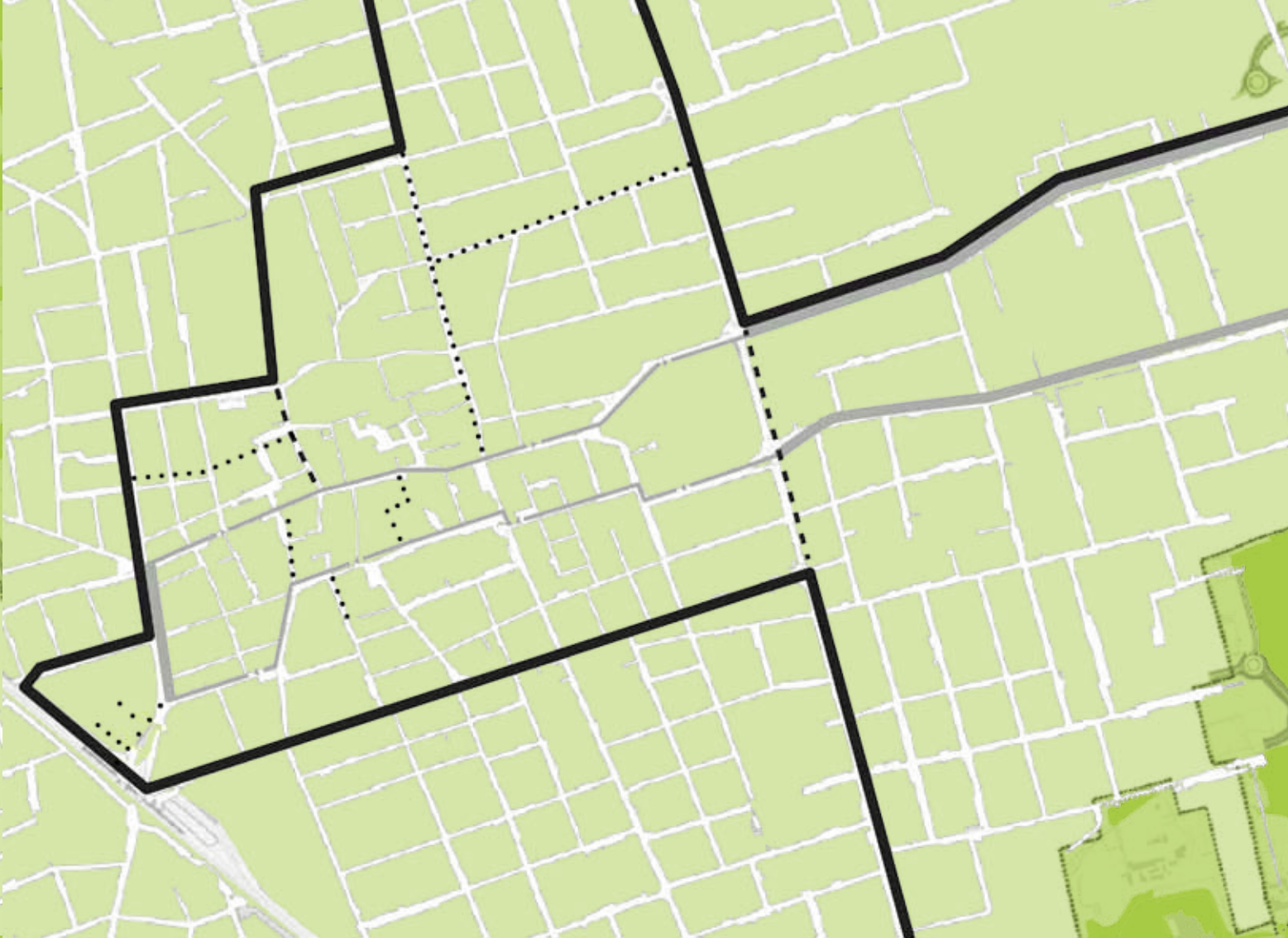
1. Definizione di un'adeguata gerarchia di percorso, con particolare riferimento ai principali attrattori di traffico (scuole, stazioni, piazze, edifici storici, biblioteca, chiese, aree sportive...).
2. Integrazione del sistema ciclabile con i sistemi per la "mobilità lenta" esistenti (aree pedonali,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

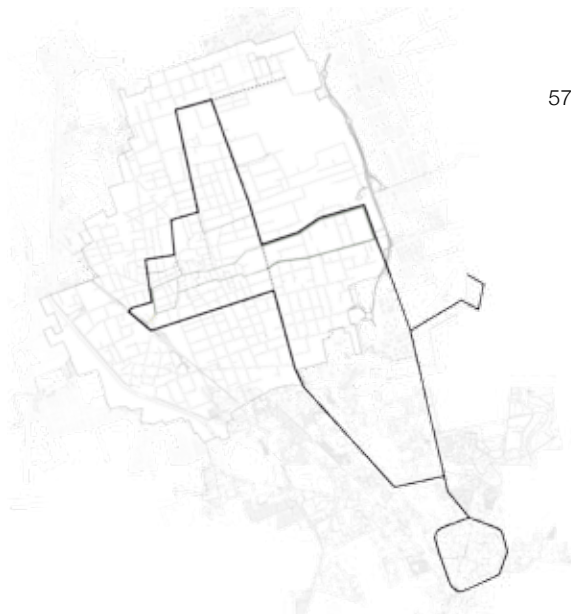
La prima chiave di lettura dei sistemi della mobilità ciclistica, che ha la finalità di definire una prima gerarchizzazione delle diverse priorità e criticità, è costituita dalla mappatura sul territorio delle funzioni in grado di attrarre consistente mobilità ciclabile e non.





Percorsi Ciclabili
*Green City Side_ percorsi tra percezione vi-
 siva 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 unire il maggior numero di punti d'interesse, per far riscoprire luoghi spesso 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

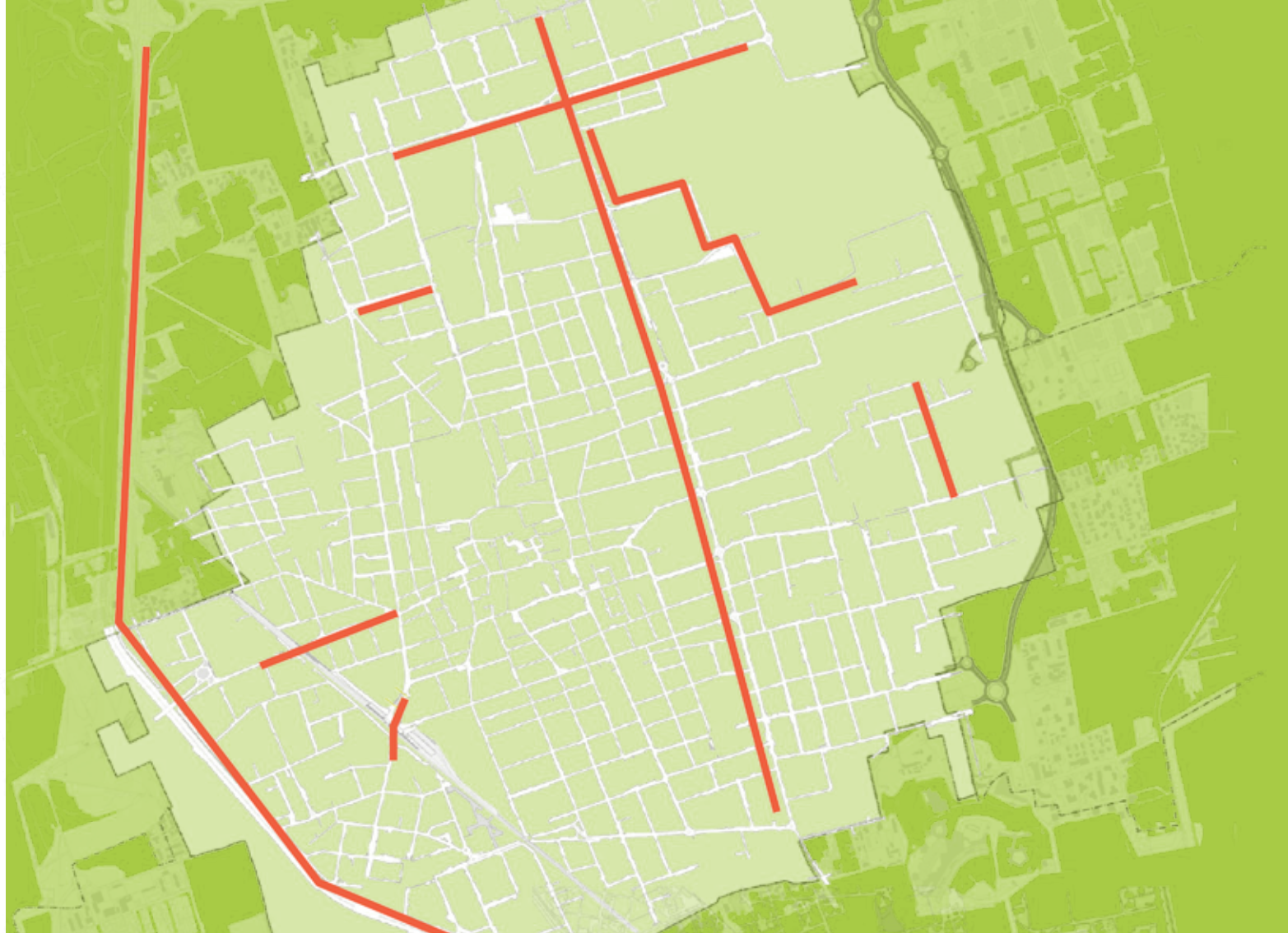
Partendo da quei pochi tratti di percorsi ciclabili esistenti sul territorio, è stato ripensato un circuito che andasse a favorire un maggior uso ciclabile e perdonale delle strade, ricreando una “rete” sul territorio di Lissone. In fase di progetto è stato tenuto conto dell’identificazione delle soluzioni 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



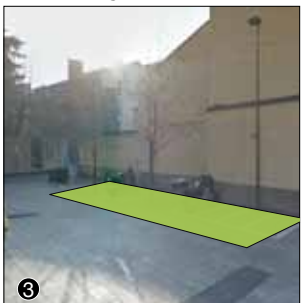
1

Bike Sharing_Stazione Lissone



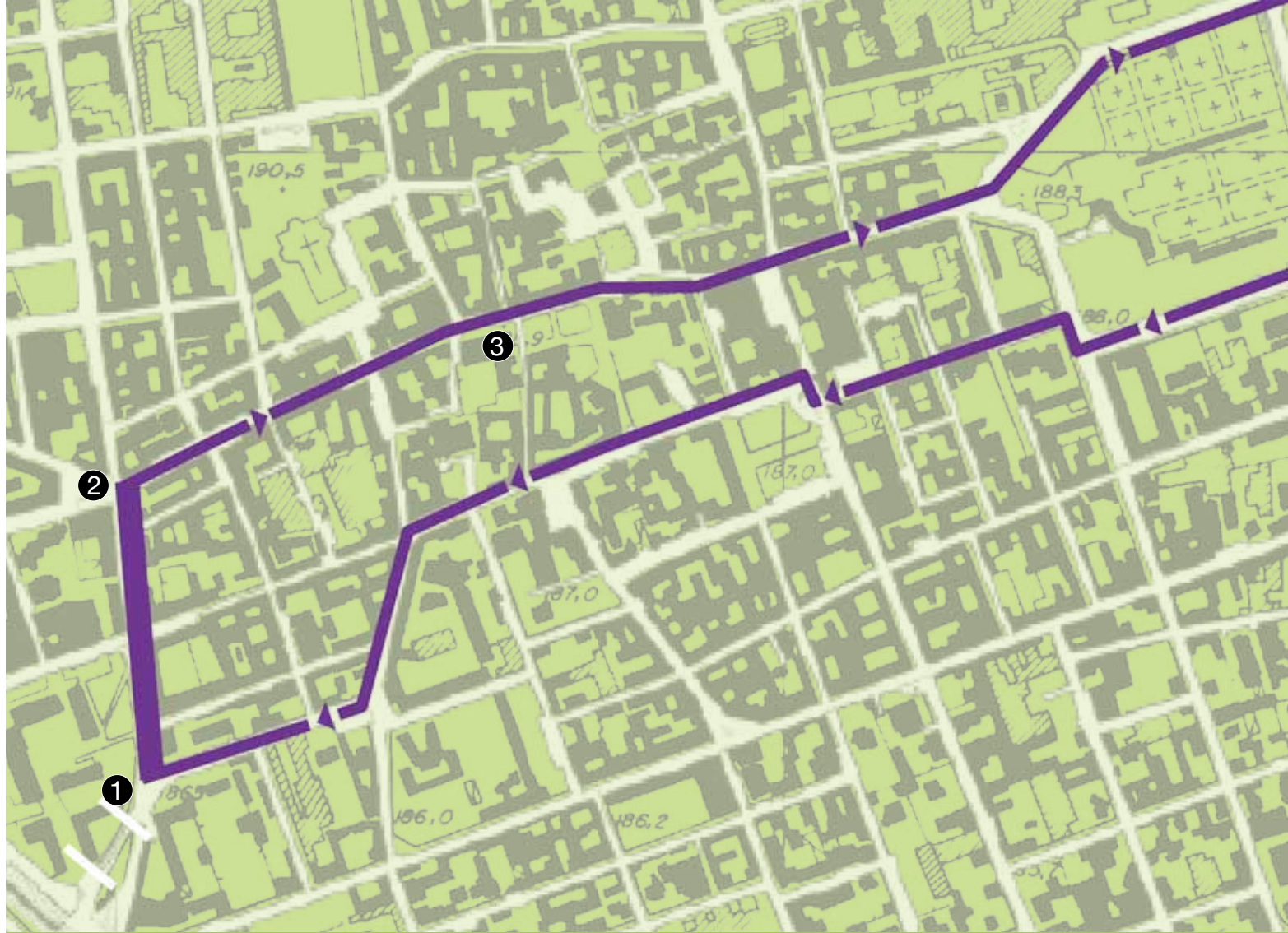
2

Bike Sharing_Via Loreto



3

Bike Sharing_Piazza Libertà





Percorsi Ciclabili

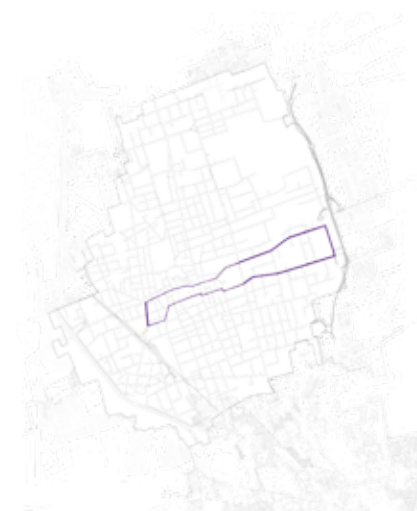
Dettaglio dei percorsi ciclabili

I percorsi ciclabili sono composti da due circuiti.

Il circuito interno, che 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 dislocate in stazione e nelle aree di maggiore concentrazione pedonale.



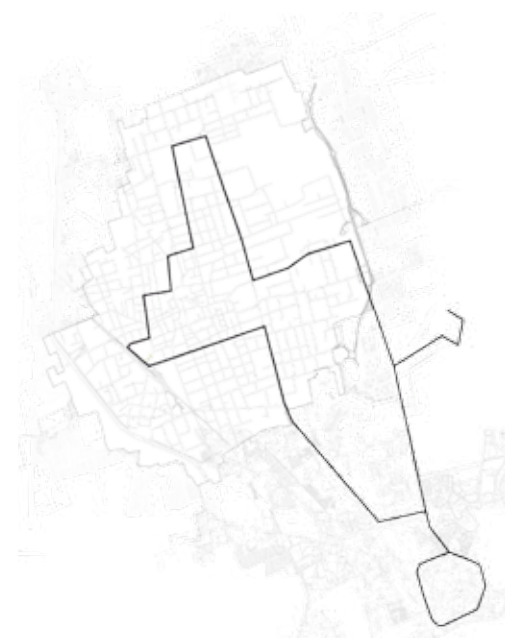


Percorsi Ciclabili

Dettaglio dei percorsi ciclabili

I percorsi ciclabili sono composti da due circuiti.

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





Bike Sharing_Parco di Monza



Bike Sharing_Via Loreto





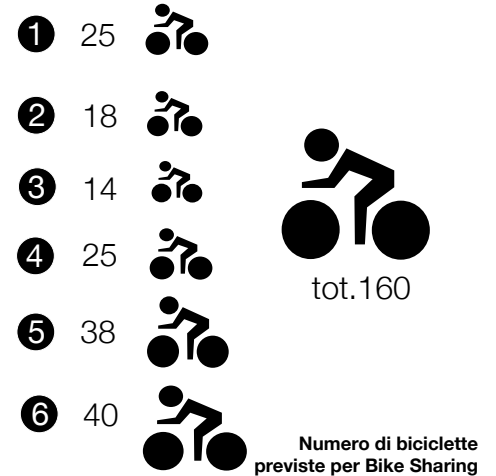
Percorsi Ciclabili

Dettaglio dei percorsi ciclabili

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

I circuiti, sono provvisti di postazioni Bike Sharing, dislocate nelle due stazioni principali di Lissone e di Monza, e nelle aree di collegamento agli altri comuni.



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
- 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 Cascin

Cas

Storiche

Aziende

Cascine e Az

Palazzi Ville

Palazzi

Musei e Fondazioni

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Ville e Palazzi

Musei e Fondazioni

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

Palazzi

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

M

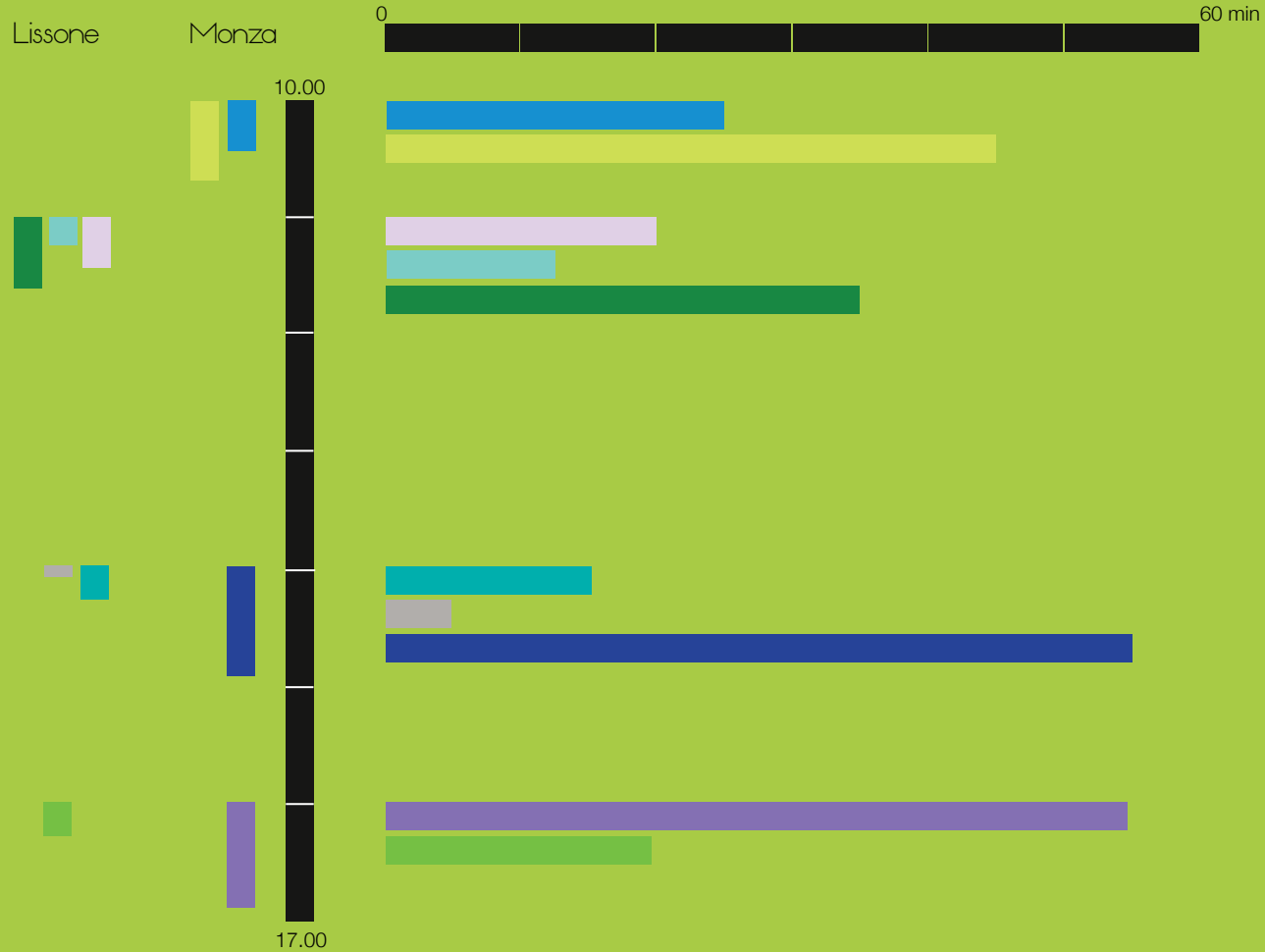


- Chiese e Monumenti
- MUSEI E FONDAZIONI
- Ville e Palazzi
- Cascine e Aziende Storiche

Programma itinerari

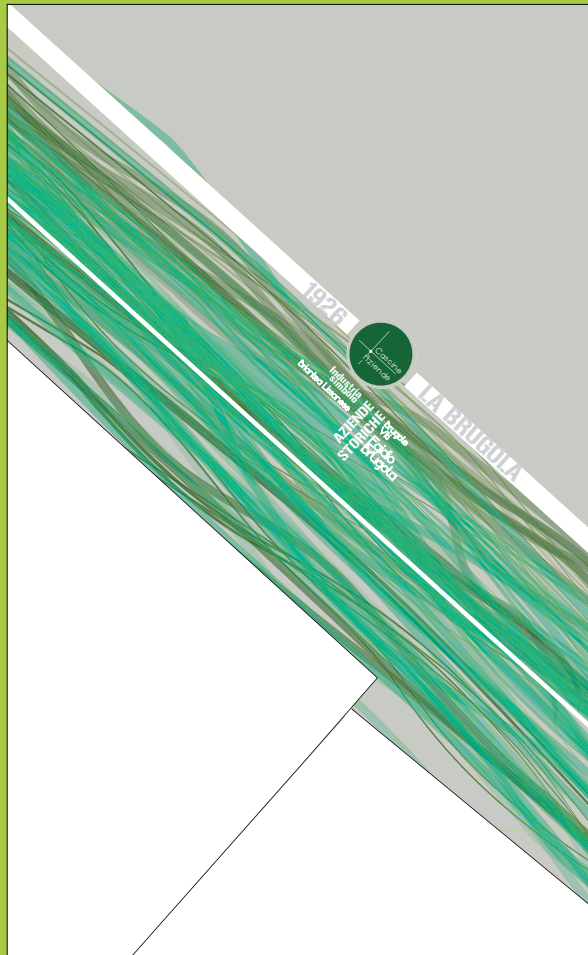
- Ore 10:00 : Partenza da Monza
- 1 6 Km = Tempo di percorrenza 25 min
 - 2 11 km = Tempo di percorrenza 45 min
- Ore 11:00 : Partenza da Lissone
- 3 5 Km = Tempo di percorrenza 20 min
 - 4 3 km = Tempo di percorrenza 12 min
 - 5 8 km = Tempo di percorrenza 35 min
- Ore 14:00 : Partenza da Lissone
- 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

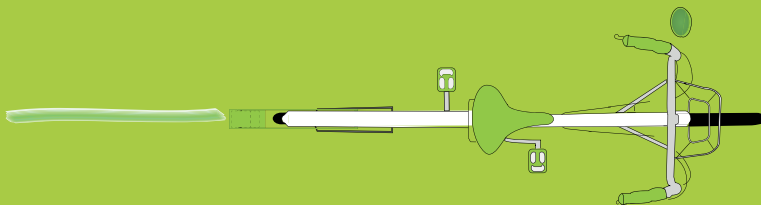
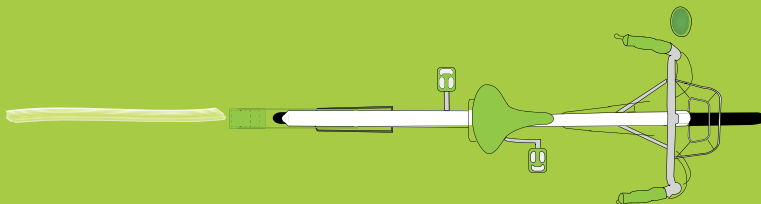
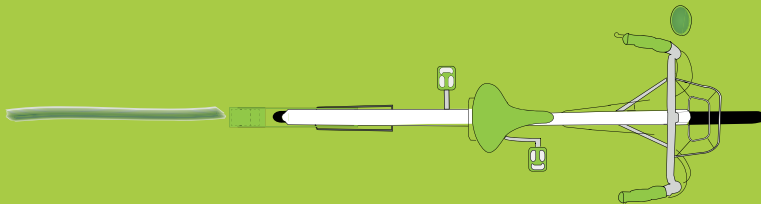
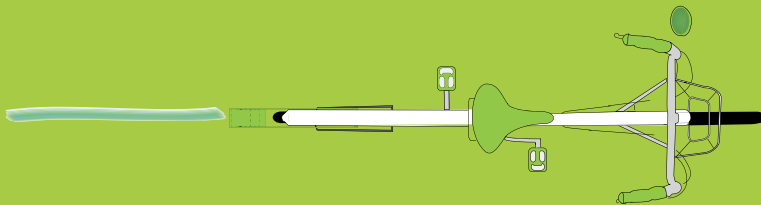
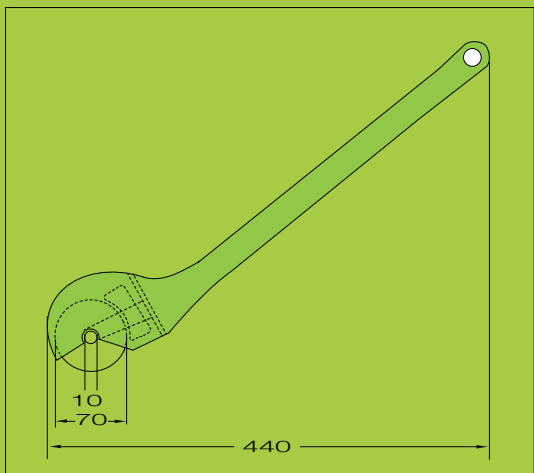
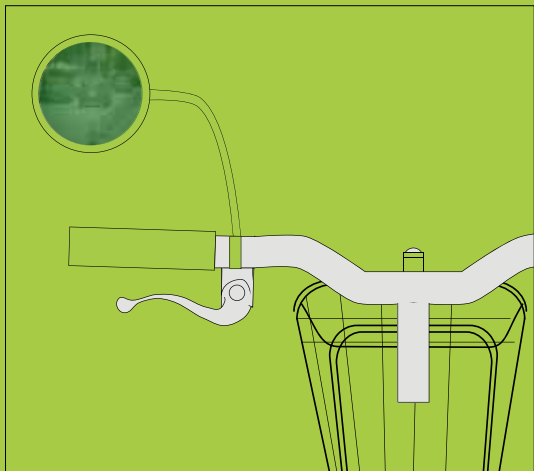




Programma dell'evento

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 autoinchiostrante da attaccare alla ruota posteriore della bicicletta 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

Area principali di studio
Stazione
Incrocio tra Via Loreto e Via Matteotti
Piazza della Libertà
bike Sharing
biciclette
Coperture
Paletti
Enfatizzatori di verde e Segnalatori
Elementi per Guardare Attraverso
Materiali e Colori

Aree principali di studio

Lo sviluppo del progetto prende in esame la provincia di Lissone, in particolare tre aree che sono state scelte per lo studio e lo sviluppo del progetto.

L'area della Stazione (1), ha un grosso passaggio di flussi.

L'area all'incrocio tra Via Loreto e Via Matteotti (2), oltre a essere un punto molto trafficato perchè situato all'inizio di Via Loreto, via che porta in centro, è quindi un luogo di intermezzo tra la Stazione e la via.

Piazza della Libertà che è il vero e proprio centro e fulcro di attività cittadine, dove il passaggio dei flussi nell'arco della giornata è il maggiore registrato, rispetto alle altre aree.



1

2

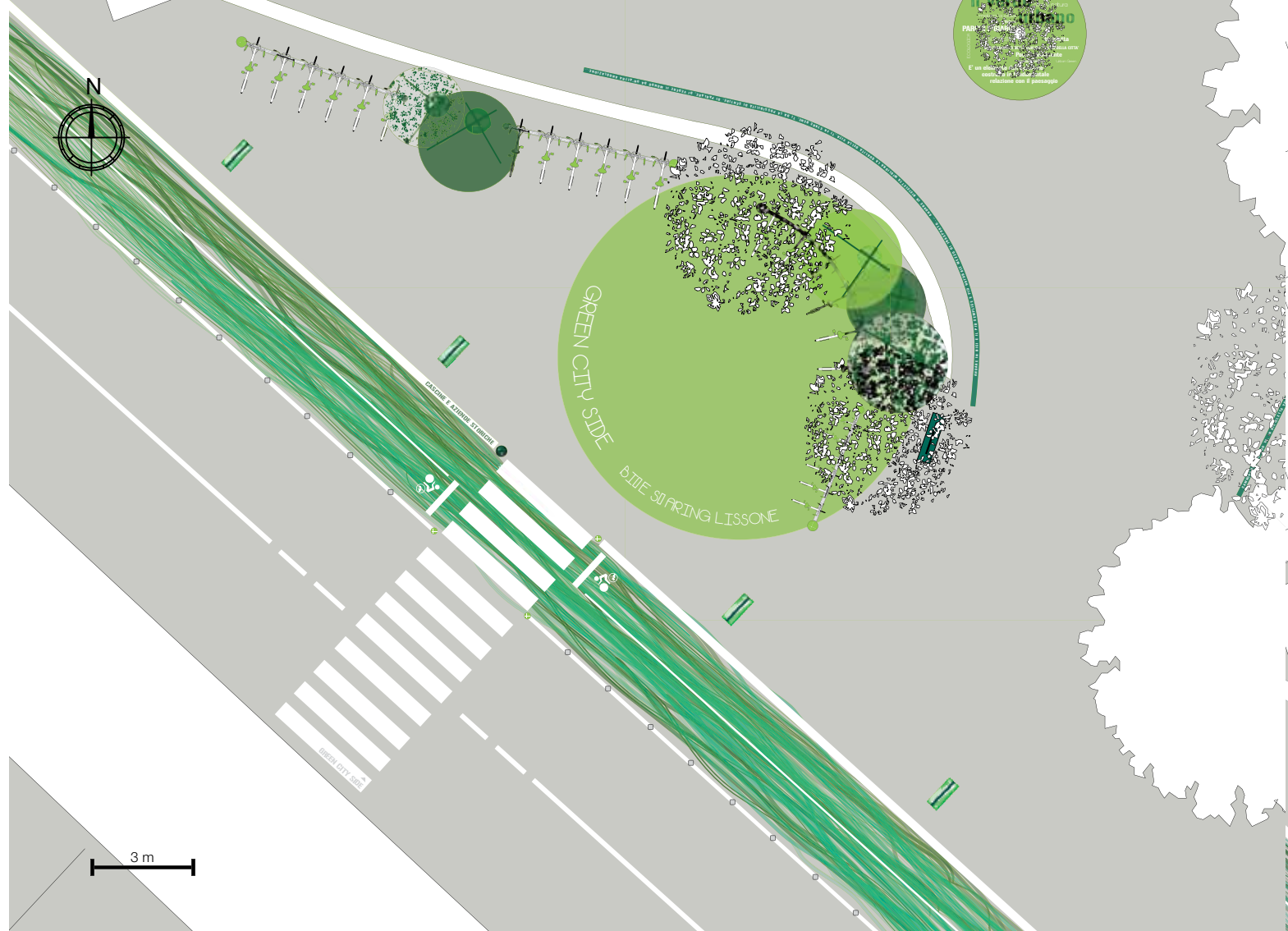
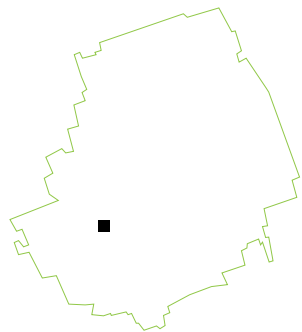
3

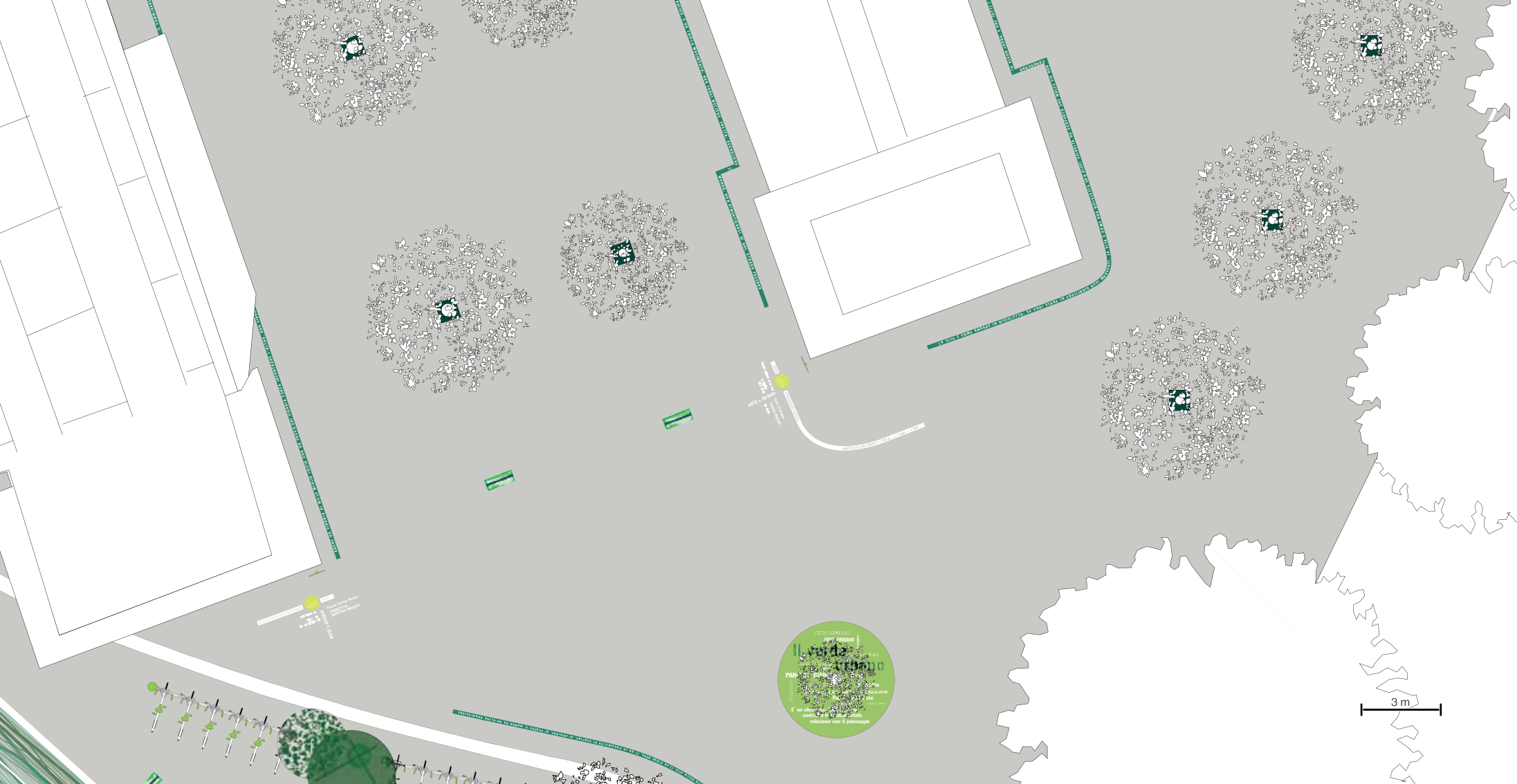
Stazione

L'Area della Stazione prevede l'inserimento di elementi come il Bike Sharing con le coperture, gli *identificatori di verde* e gli *elementi per guardare attraverso*, che invitano a dare "Un'occhiata di Verde".

Inoltre è stata collocata un'area verde di sosta. L'area pedonale è evidenziata, nel perimetro da frasi che vogliono enfatizzare l'importanza dell'andare in bicicletta.

Tutto è coordinato con la grafica. Ci sono due punti di interesse degli itinerari "Musei e Fondazioni": il Museo d'Arte Contemporanea e la Fondazione Colore.





- 1.000
- 2.000
- 3.000
- 4.000
- 5.000
- 6.000
- 7.000
- 8.000
- 9.000
- 10.000
- 11.000
- 12.000
- 13.000
- 14.000
- 15.000
- 16.000
- 17.000
- 18.000
- 19.000
- 20.000
- 21.000
- 22.000
- 23.000
- 24.000
- 25.000
- 26.000
- 27.000
- 28.000
- 29.000
- 30.000
- 31.000
- 32.000
- 33.000
- 34.000
- 35.000
- 36.000
- 37.000
- 38.000
- 39.000
- 40.000
- 41.000
- 42.000
- 43.000
- 44.000
- 45.000
- 46.000
- 47.000
- 48.000
- 49.000
- 50.000

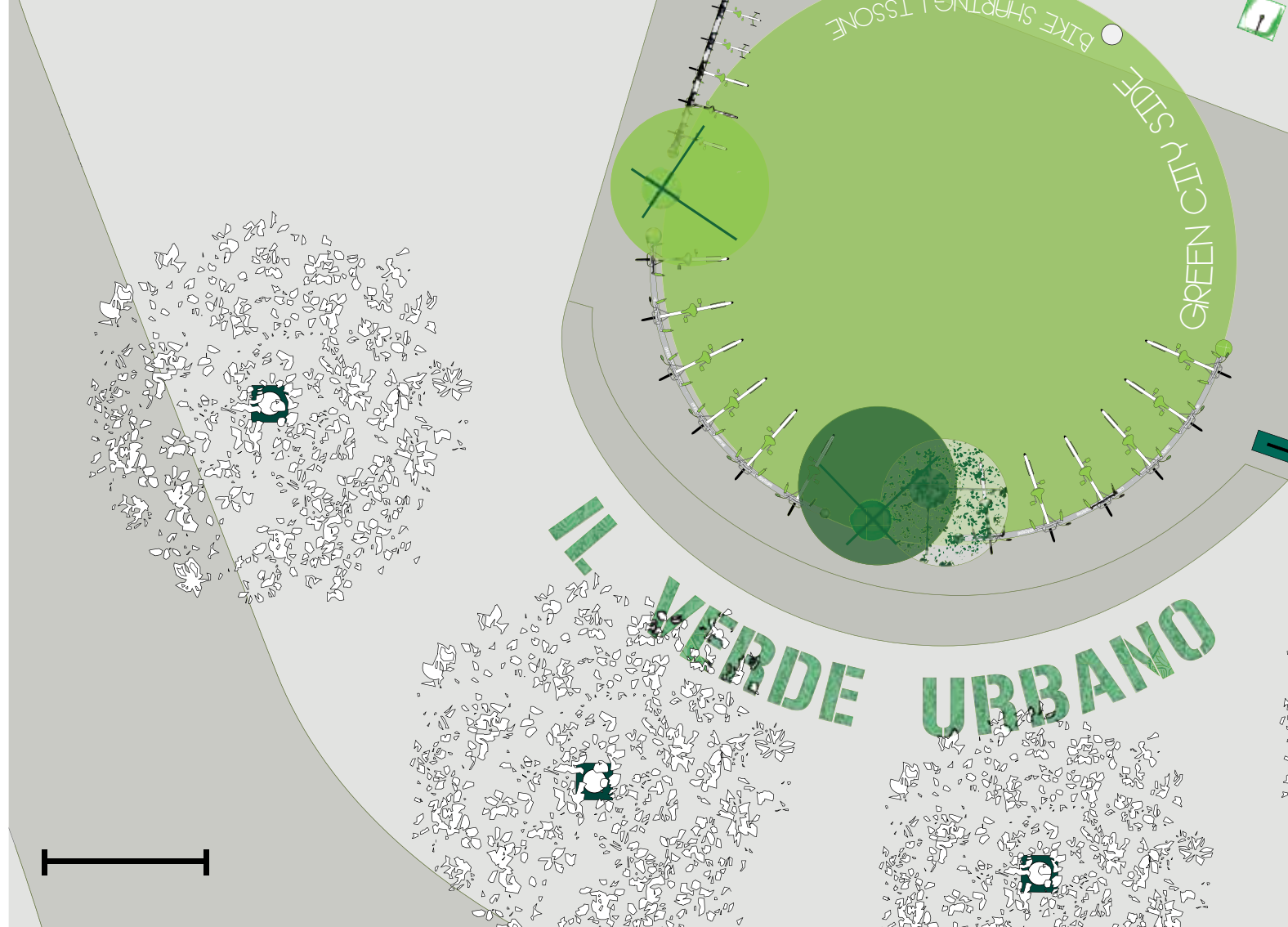
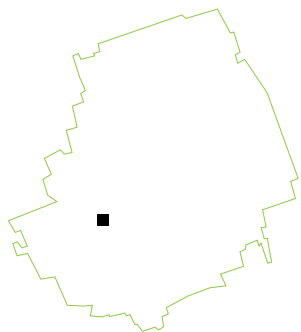
Il verde urbano
è un elemento
fondamentale
per la qualità
della vita
e per la
relazione con il paesaggio

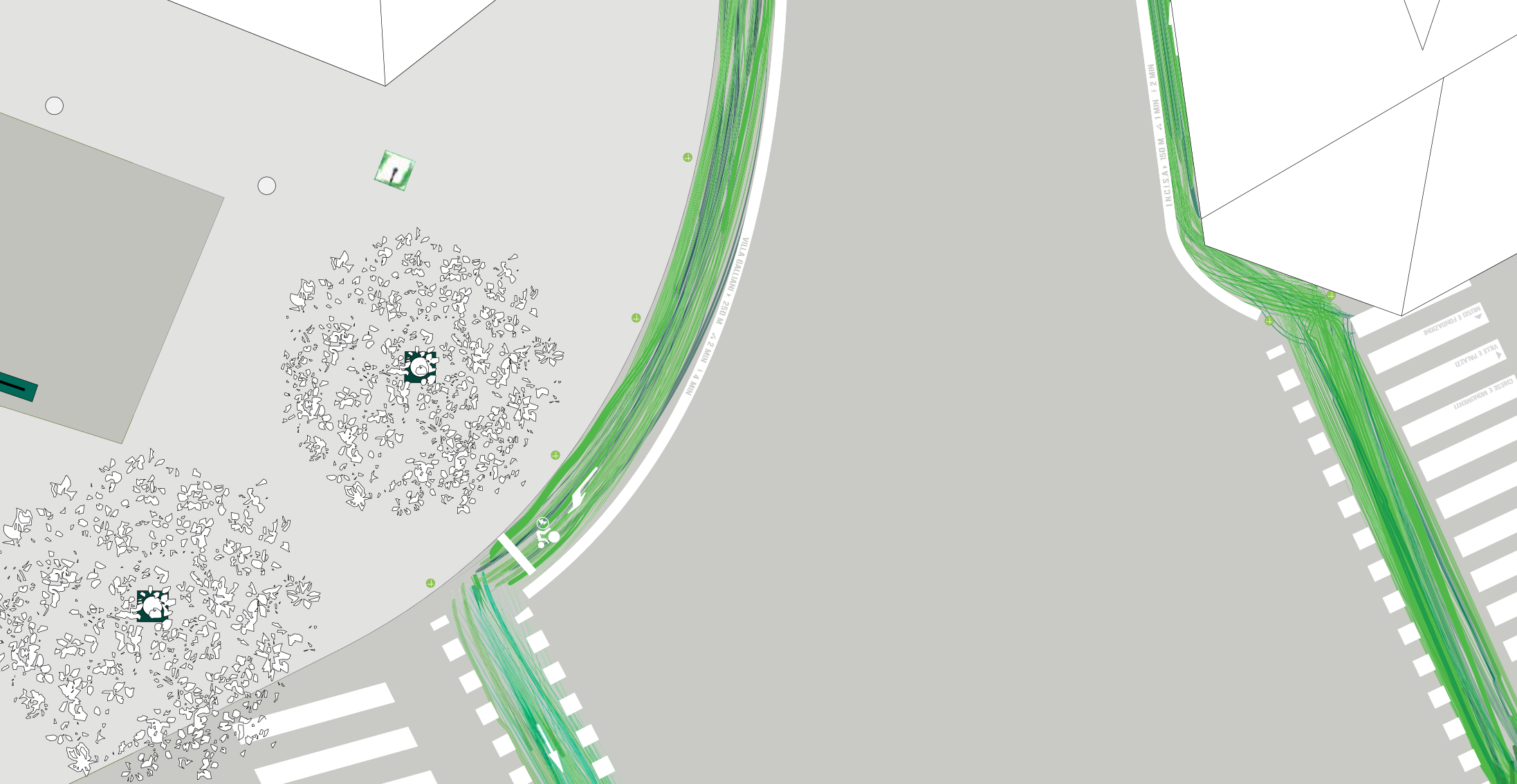
3 m

Incroccio tra Via Loreto e Via Matteotti

L'area è un punto a metà tra la Stazione e Piazza della Libertà .

Il Bike Sharing è di dimensioni inferiori rispetto a quello della stazione. L'area è identificata dagli *identificatori di verde* che la evidenziano come elemento di Green City Side.





MUSEE E FONDAZIONE
GALLIE E PALAZZO
MUSEE E MONUMENTI

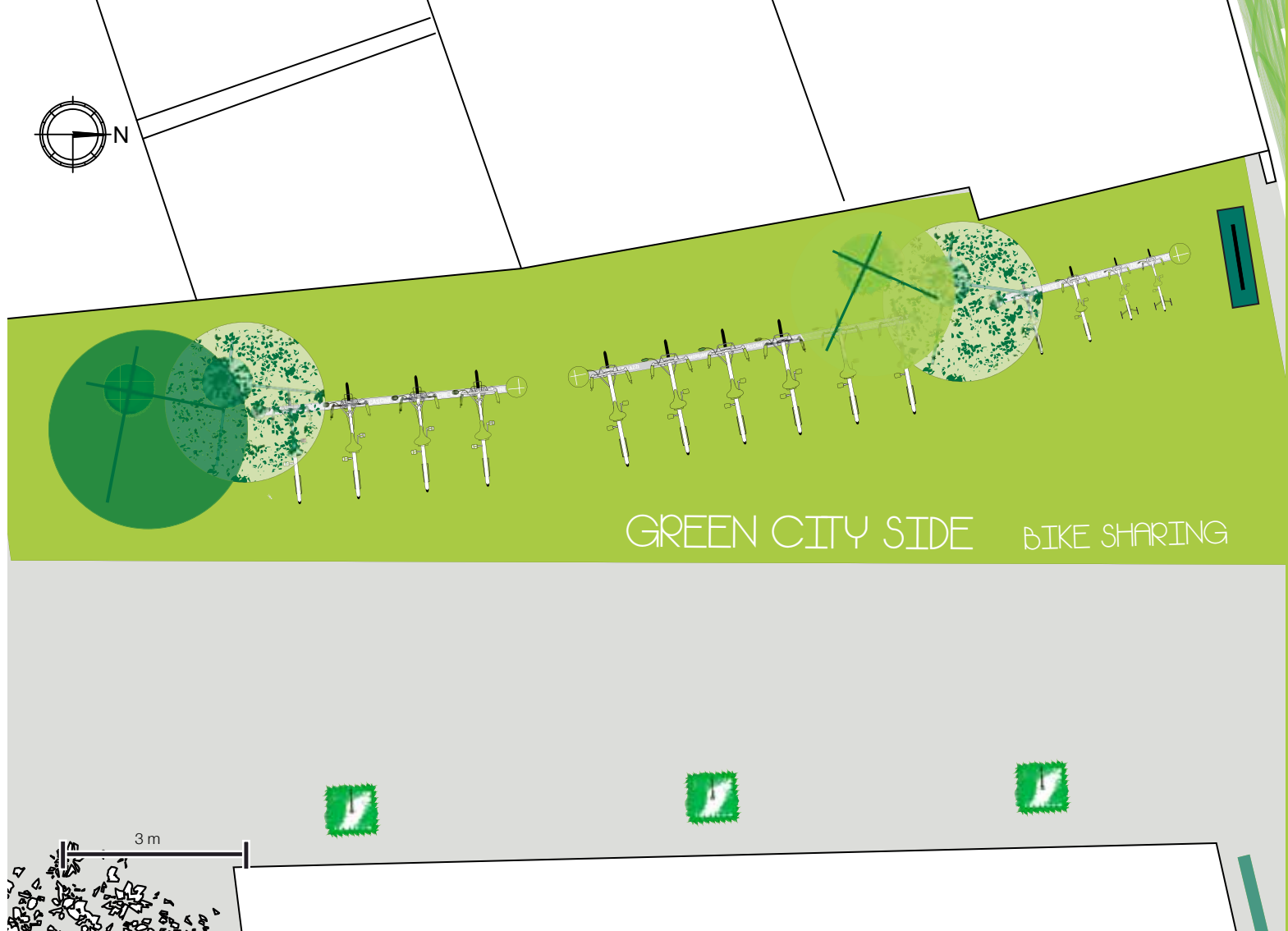
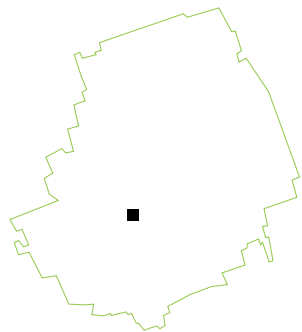
MUSEE E FONDAZIONE
GALLIE E PALAZZO
MUSEE E MONUMENTI

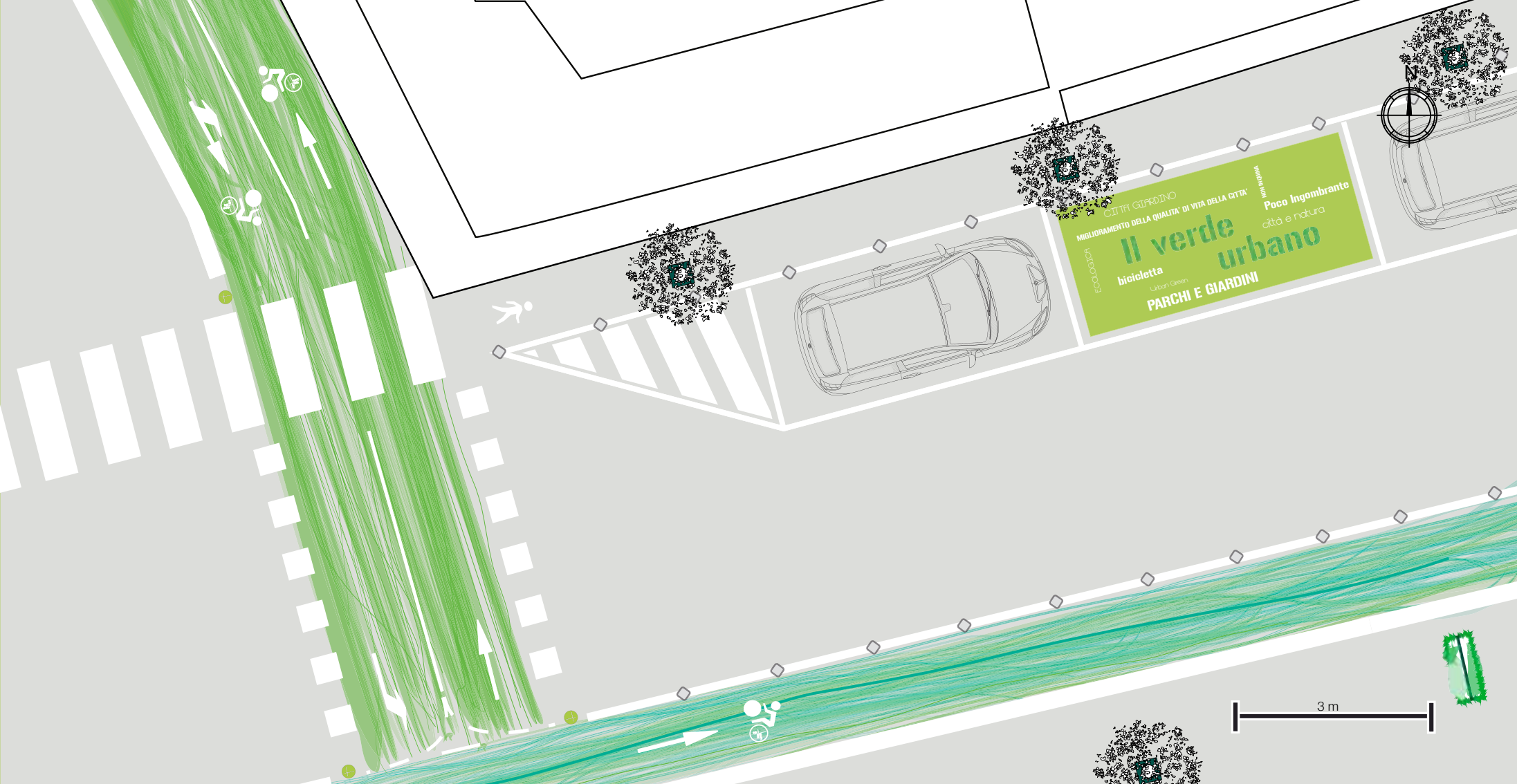
MUSEE E FONDAZIONE
GALLIE E PALAZZO
MUSEE E MONUMENTI

Piazza della Libertà

Piazza della Libertà prevede un Bike Sharing con *coperture, elementi per guardare attraverso e identificatori di verde* insieme ad *aree di sosta*.

Siccome l'intervento nella piazza di impostazione Fascista risultava troppo in contrasto con quello che è il rigore di una piazza storica il Bike Sharing è stato collocato in uno spazio antecedente in una rientranza situata sulla destra, arrivando da Via Loreto.

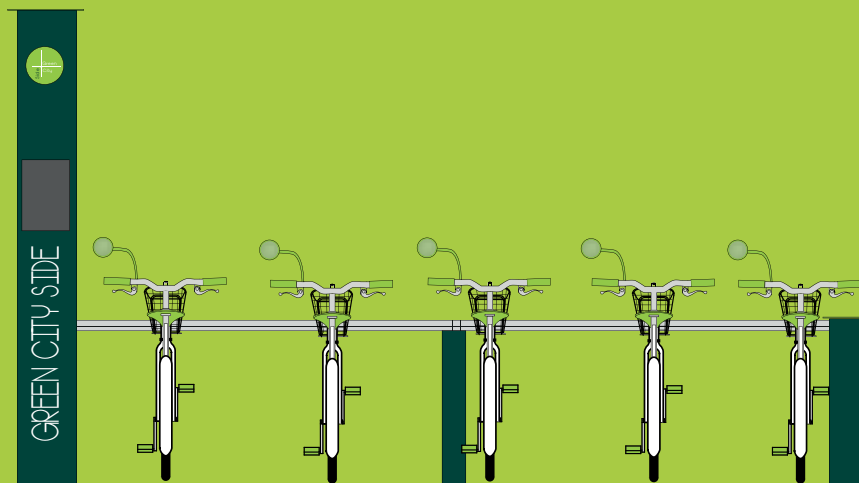
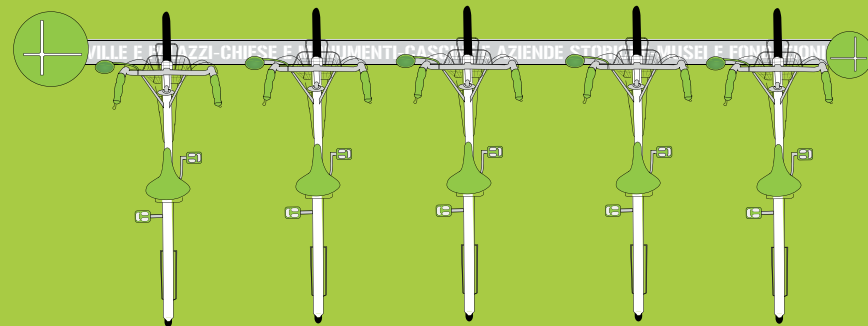


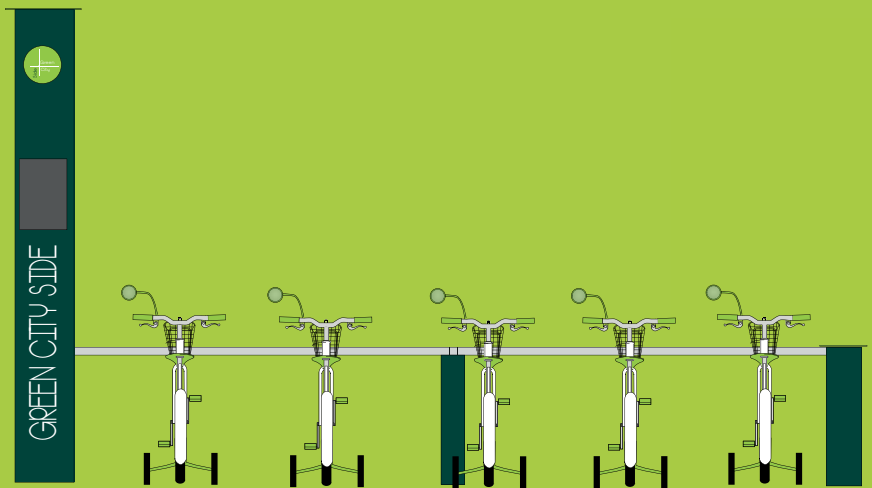
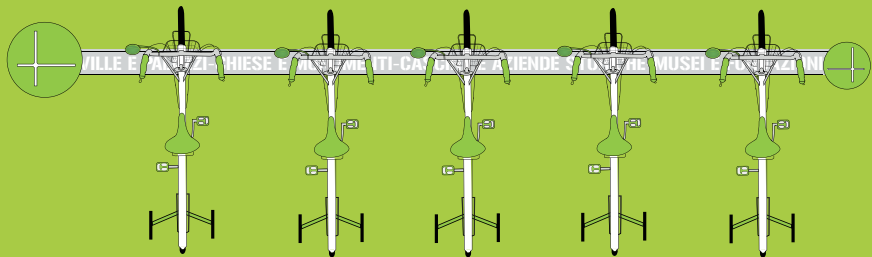


Bike Sharing

I *Bike Sharing* sono stati inseriti per incentivare gli utenti a "lasciare" la macchina in favore della bici e godersi al meglio Green City Side. Per poter essere inseriti e adattati agli spazi architettonici nella maniera più consona sono stati pensati quattro moduli: due di 3 metri che sono ad altezze diverse pensati per bambini da 97 a 122 cm, e con rotelle per bambini da 71 a 97 cm.

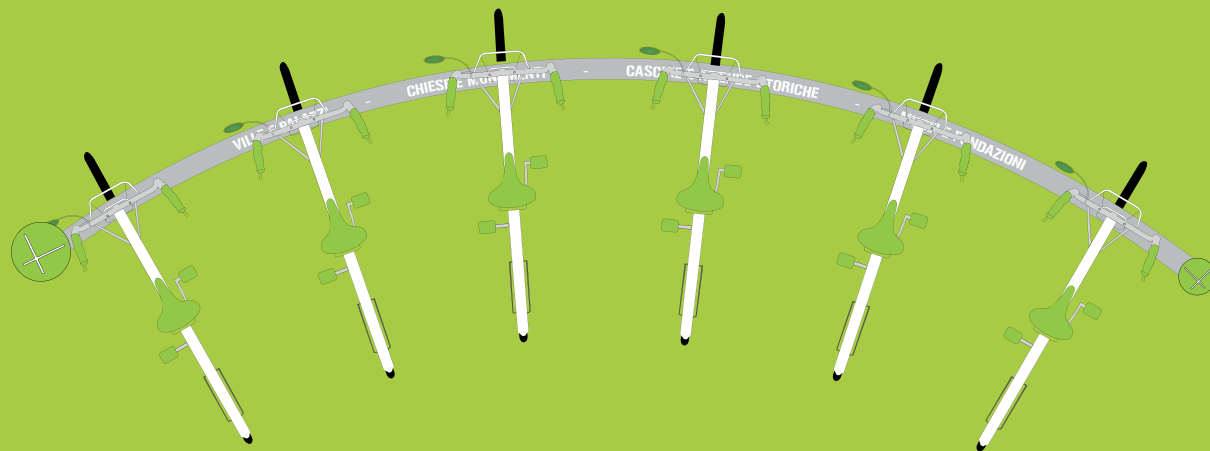
Il modulo di 5 metri è ideato per collocare le biciclette per adulti.

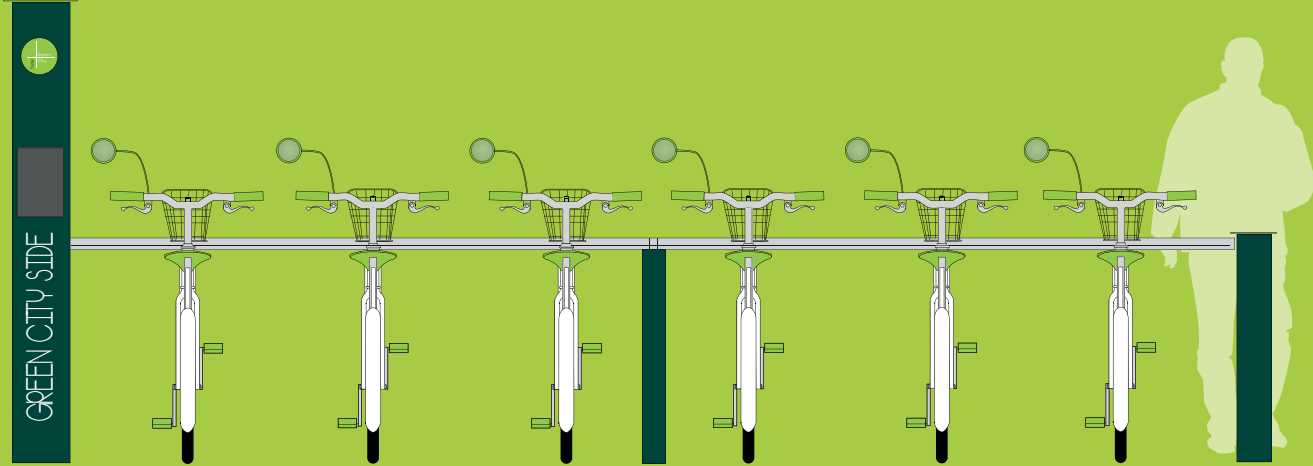
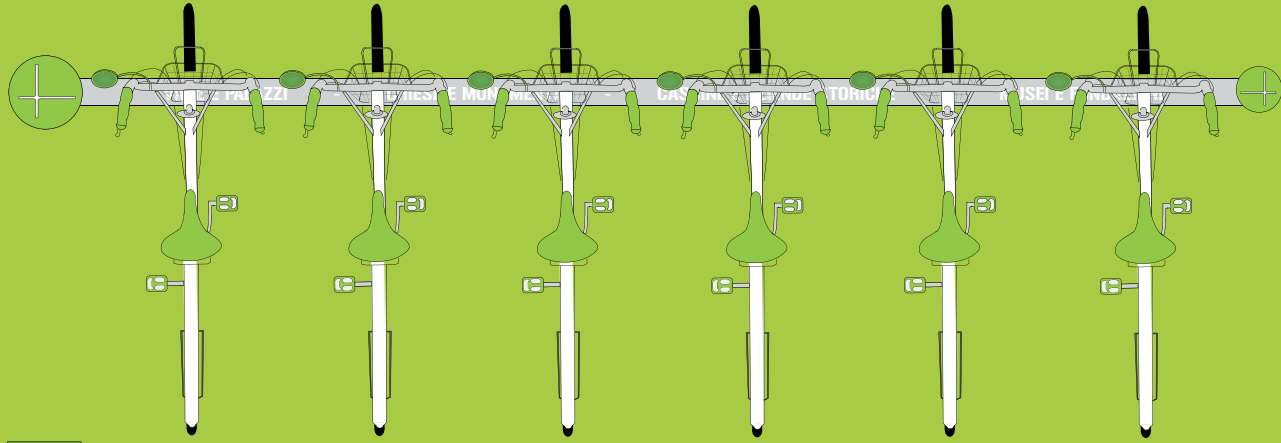




Bike Sharing

Il modulo curvo è stato previsto perchè riprende la forma circolare base dell'immagine coordinata, e colloquia perfettamente con l'architettura e gli elementi circostanti di aree come ad esempio la Stazione .





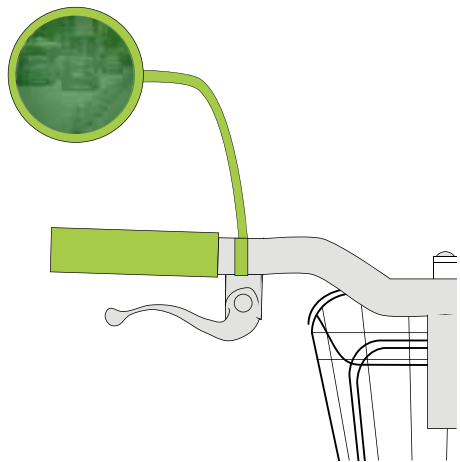
GREEN CITY SIDE

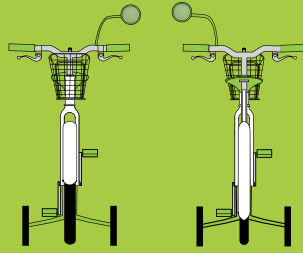
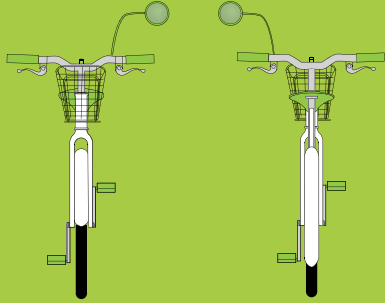
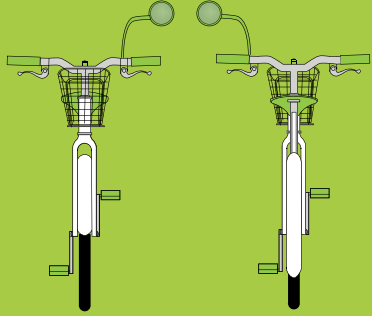
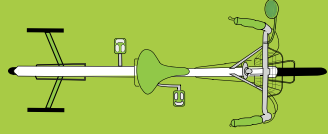
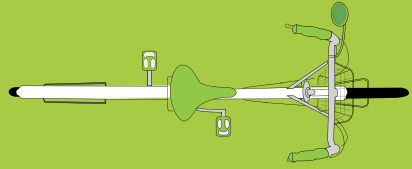
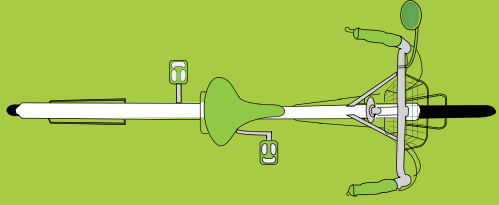


Biciclette

Le biciclette sono di tre dimensioni per andare incontro alle esigenze di un pubblico sia di adulti (dimensioni cerchione da 24" a 26") che di bambini (bambini da 71 a 97 cm, dimensione cerchione 12" e da 97 a 122 cm 16").

Sono previste con telaio di colore bianco, le uniche parti verdi saranno quelle di contatto con l'utente (manubrio, sellino, pedali), per conferire la percezione del "toccare" il Verde.





Coperture

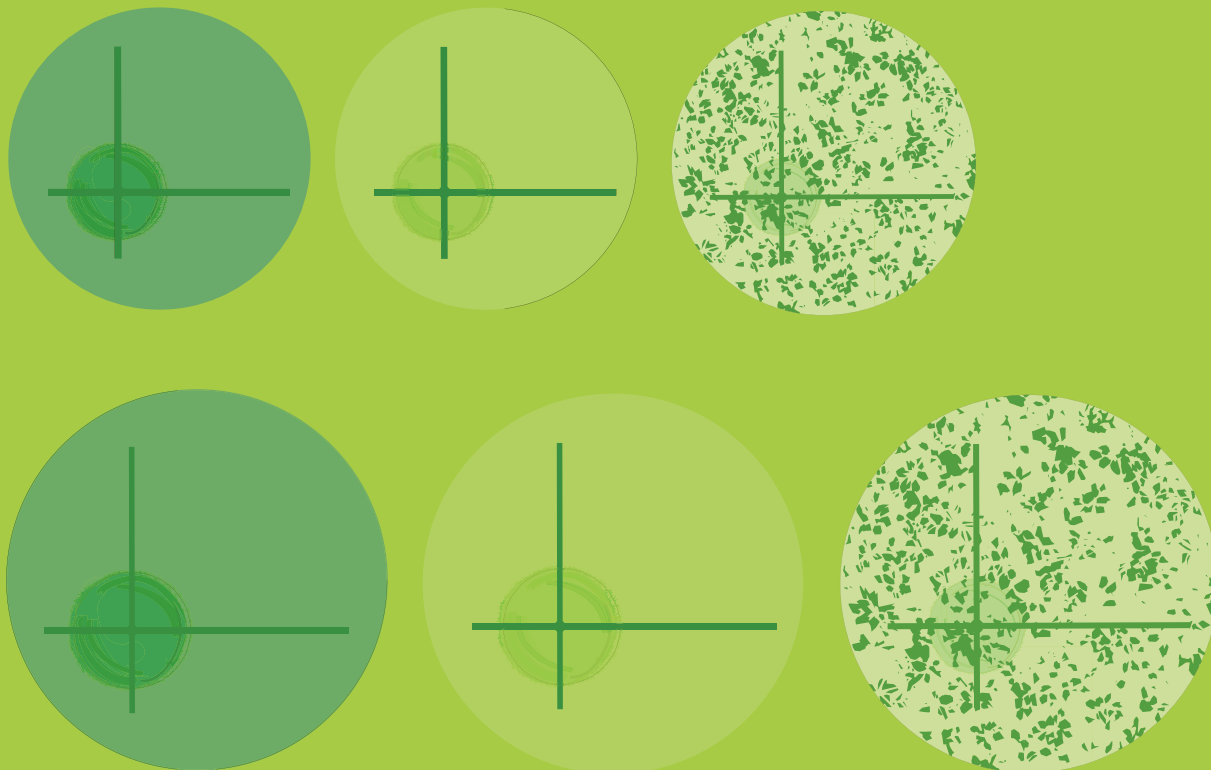
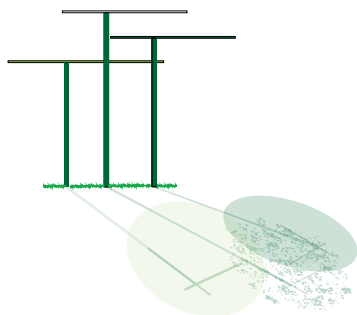
Le *Coperture* posizionate vicino ai Bike Sharing, riprendono la forma dell'albero che viene sintetizzato sfruttando l'uso di forme semplici come caposaldo nella realizzazione dei componenti di progetto.

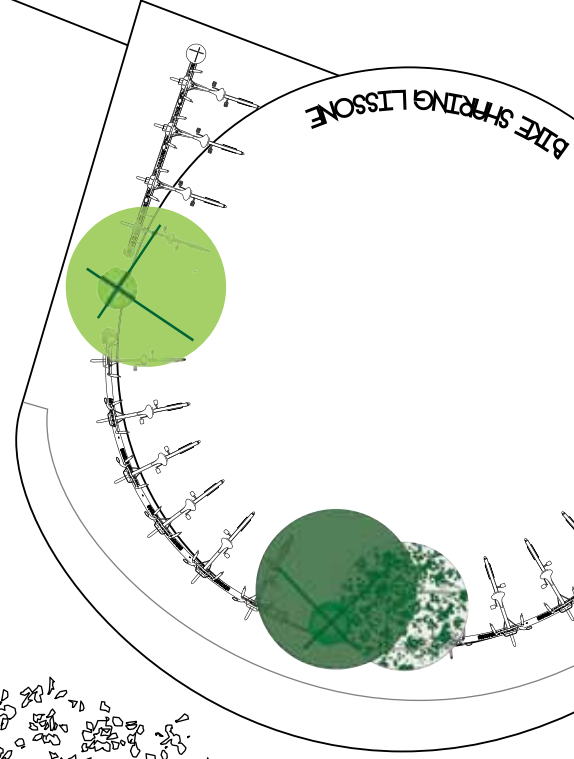
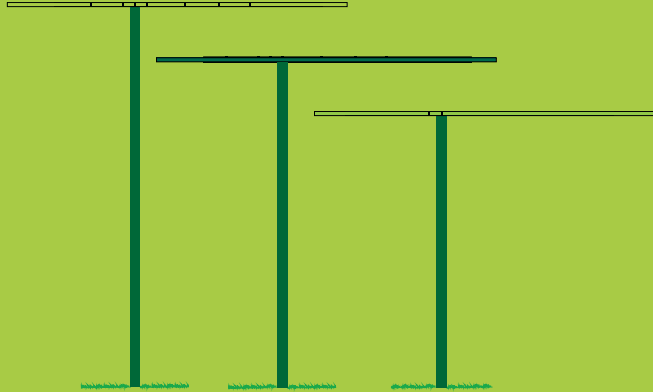
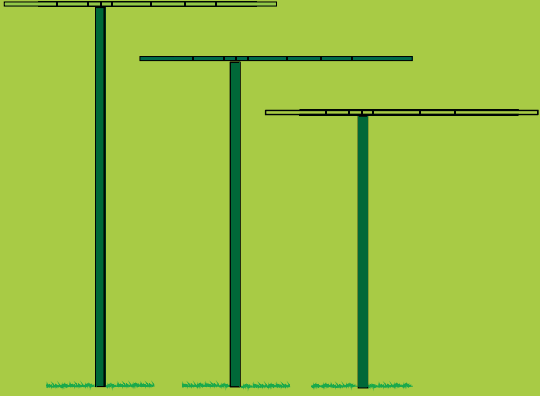
Gli "alberi", sono di due dimensioni: di diametro di 2 metri e di 2.50 metri.

Vi sono tre altezze per ogni tipologia di copertura: che vanno dai 2.80 ai 2.00 metri.

I campioni colori sono due, nei toni del verde, un terzo campione è dato da un pattern che richiama la forma del fogliame, la stessa serigrafia è stata applicata nello stampo del timbro per l'evento.

A terra creano ombre che richiamano il naturale, mescolandosi con l'aiuola di erba circolare da cui fuoriesce la struttura portante della copertura.





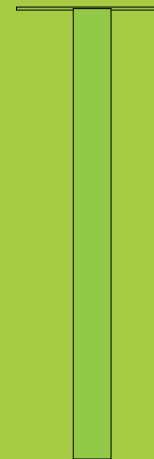
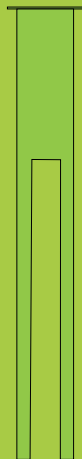
Paletti

I *Paletti* sono declinati in tre modelli a seconda dell'utilizzo.

Quelli forati, sono dei portabiciclette e sono posizionati nei punti pedonali vicino alle attrazioni dei vari itinerari, in modo che l'utente possa decidere o meno se abbandonare o no la bicicletta propria o fornita da Green City Side e proseguire a piedi.

Quelli normali, di diametro inferiore, sono segnalatori, che invitano a prestare attenzione e sono posti negli attraversamenti.

Quelli con diametro maggiore sono i sostenitori dei cartelli riferiti ai quattro itinerari posti lungo il percorso.



Musei e Fondazioni



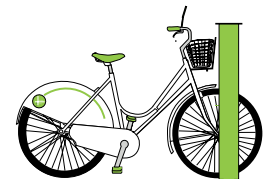
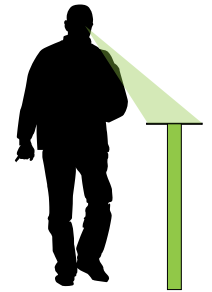
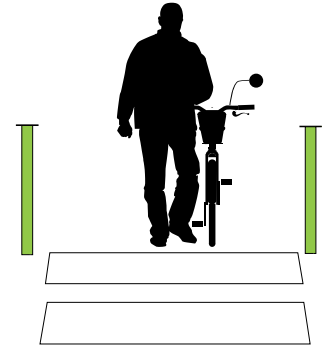
Ville e Palazzi



Cascine e Aziende Storiche



Ville e Monumenti

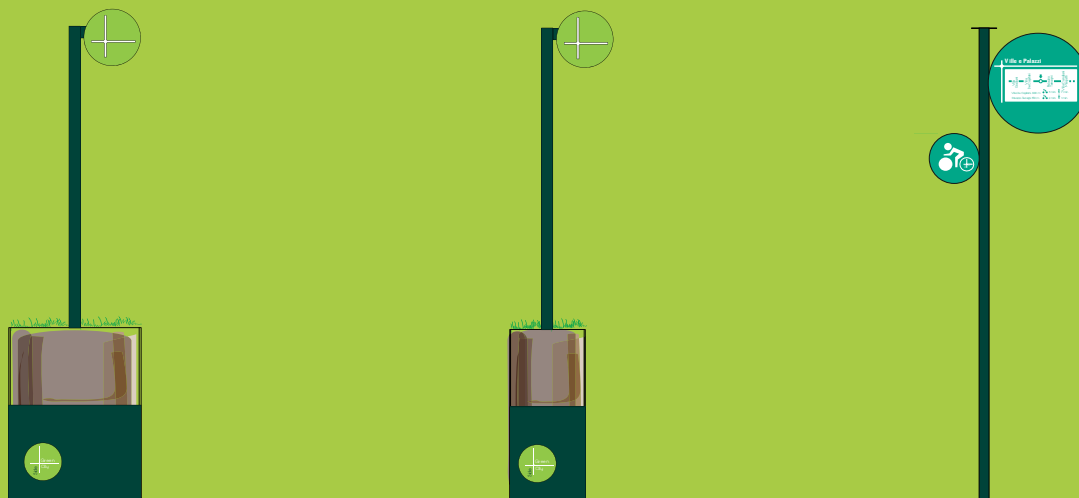


Enfatizzatori di verde e Segnalatori

Gli *Enfatizzatori di Verde*, sono di due tipi, i parallelepipedi, collocati lungo il percorso, rivestono, "in scatolandole", le basi degli alberi, essendo poco presente, il verde verticale viene evidenziato tramite questi blocchi e tramite i *Segnalatori*, che "nascono" da erba naturale ma sono elementi artificiali che percettivamente prendono consistenza di vero e proprio green tramite la ripresa formale sia del logo, sia di un elemento naturale e diventano dei segnalatori di *Aree Verdi*, ricoprendo la funzione di alberi.

I moduli sono due una di 70 e una di 40 cm per adattarsi alle diverse misure degli alberi e agli spazi.

La segnaletica riprende formalmente la linea dei *Segnalatori verticali*. I cartelli, sono collocati in prossimità dei vari punti degli itinerari e cambiano colore in base a questi, sopra di essi è presente una mappa che indica le tappe del percorso con chilometraggio e tempi di percorrenza che variano da punto a punto.



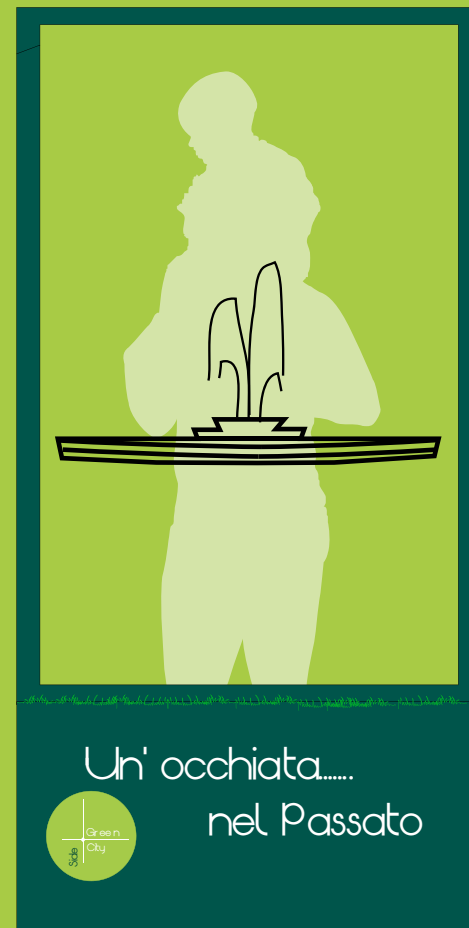


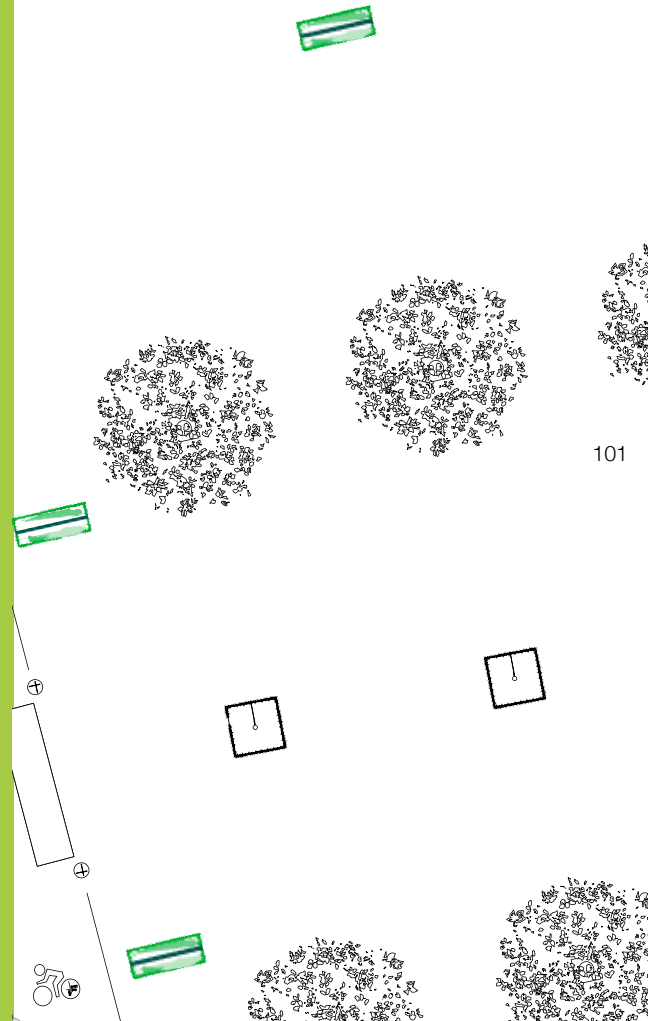
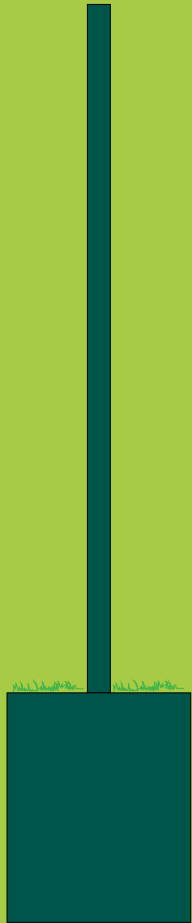
Elementi per Guardare Attraverso

Gli *Elementi per Guardare Attraverso* disposti lungo il percorso, invitano a guardare attraverso, la scritta “Un’occhiata di verde” gioca sulla simbologia di ‘Lissone Green’, sono composti da un pannello trasparente colorato, che nasce da un basamento, contenente erba naturale. Anche qui si ripropone la simbologia tra naturale e artificiale.

Lo stesso pannello è utilizzato con la scritta “Un’occhiata nel passato” che invita a guardare attraverso il tempo, per vedere ciò che oggi non c’è più, come ad esempio la Fontana una volta ubicata in Piazza della Libertà, simbolo del centro di Lissone.

Il modulo del pannello è utilizzato anche per il posizionamento delle piante generali dei circuiti con i vari punti di interesse, suddivisi per itinerari, e sono posizionati accanto a ogni Bike Sharing.





Materiali e Colori

I materiali utilizzati sono tutti con alta resistenza e durabilità, sia all'usura che agli agenti atmosferici.

Le coperture e gli elementi trasparenti sono in Policarbonato. La struttura di sostegno è in metallo come anche tutti i paletti.

Gli elementi che *'Evidenziano il Verde'* hanno i basamenti rivestiti in Meg, materiale che si presta molto per uso esterno utilizzato spesso per la realizzazione di elementi di arredo urbano.

Per sua natura il Meg può rimanere esposto all'azione combinata di luce solare e fenomeni atmosferici quali piogge, grandine, vento, salsedine. Questi fenomeni non hanno effetto né sulla superficie né sullo strato interno.

Colori e Pattern

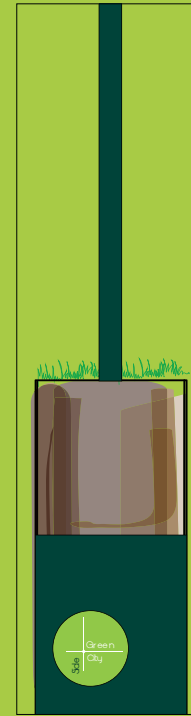
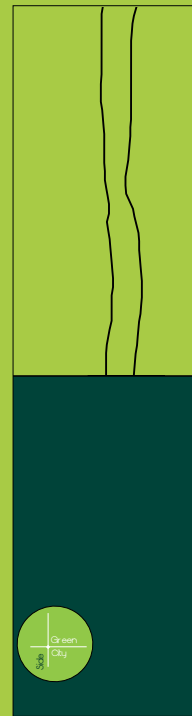
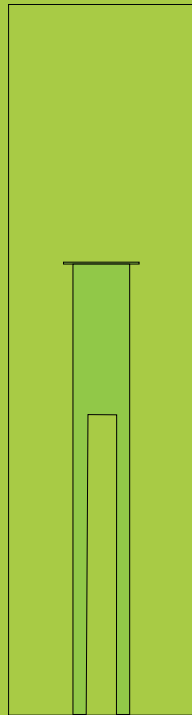
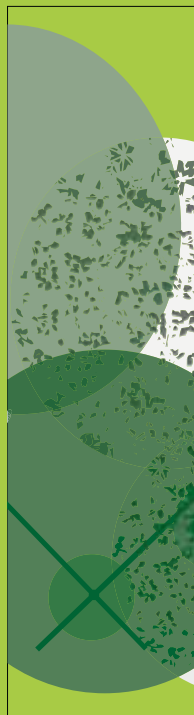


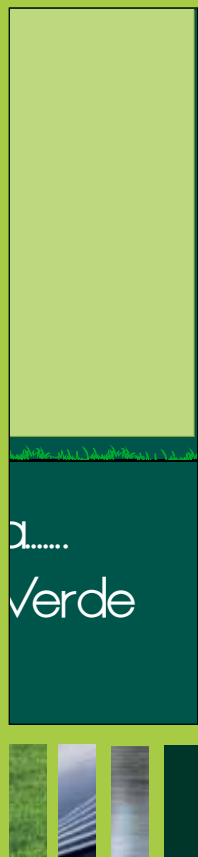
Pantone
375 EC

Pantone
330 EC

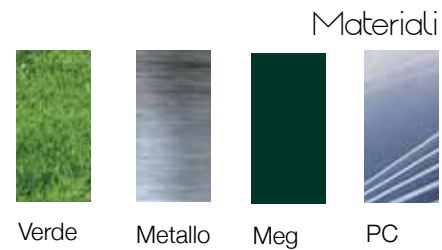
Pantone
349 EC

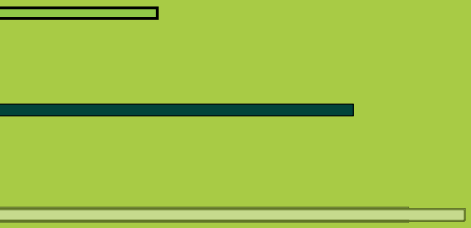
Pattern
fogliame



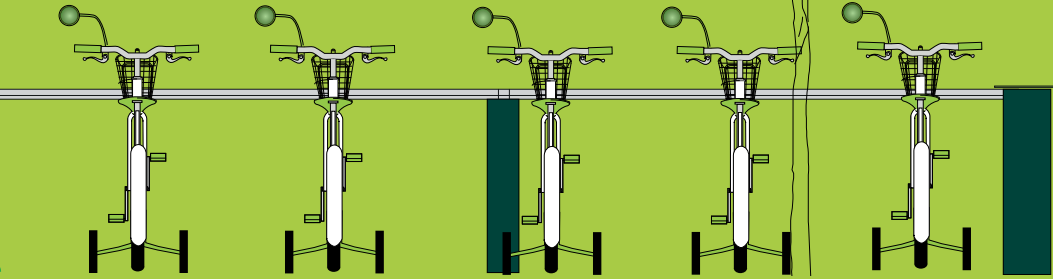


Gli elementi per *Guardare attraverso* sono composti da una lastra di Policarbonato colorato, per i pannelli che hanno per tema il *Verde*, e trasparente, nel caso del tema del *Passato*.

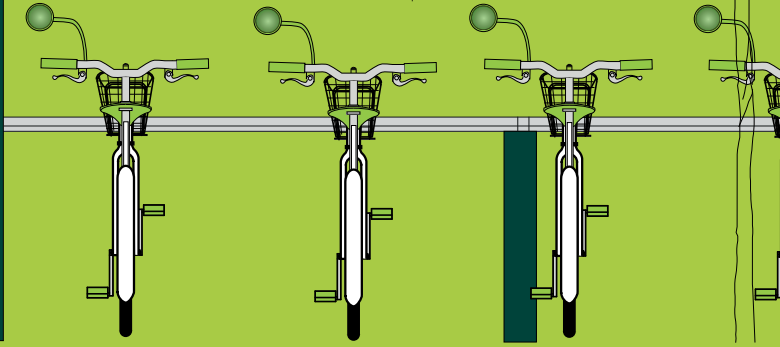


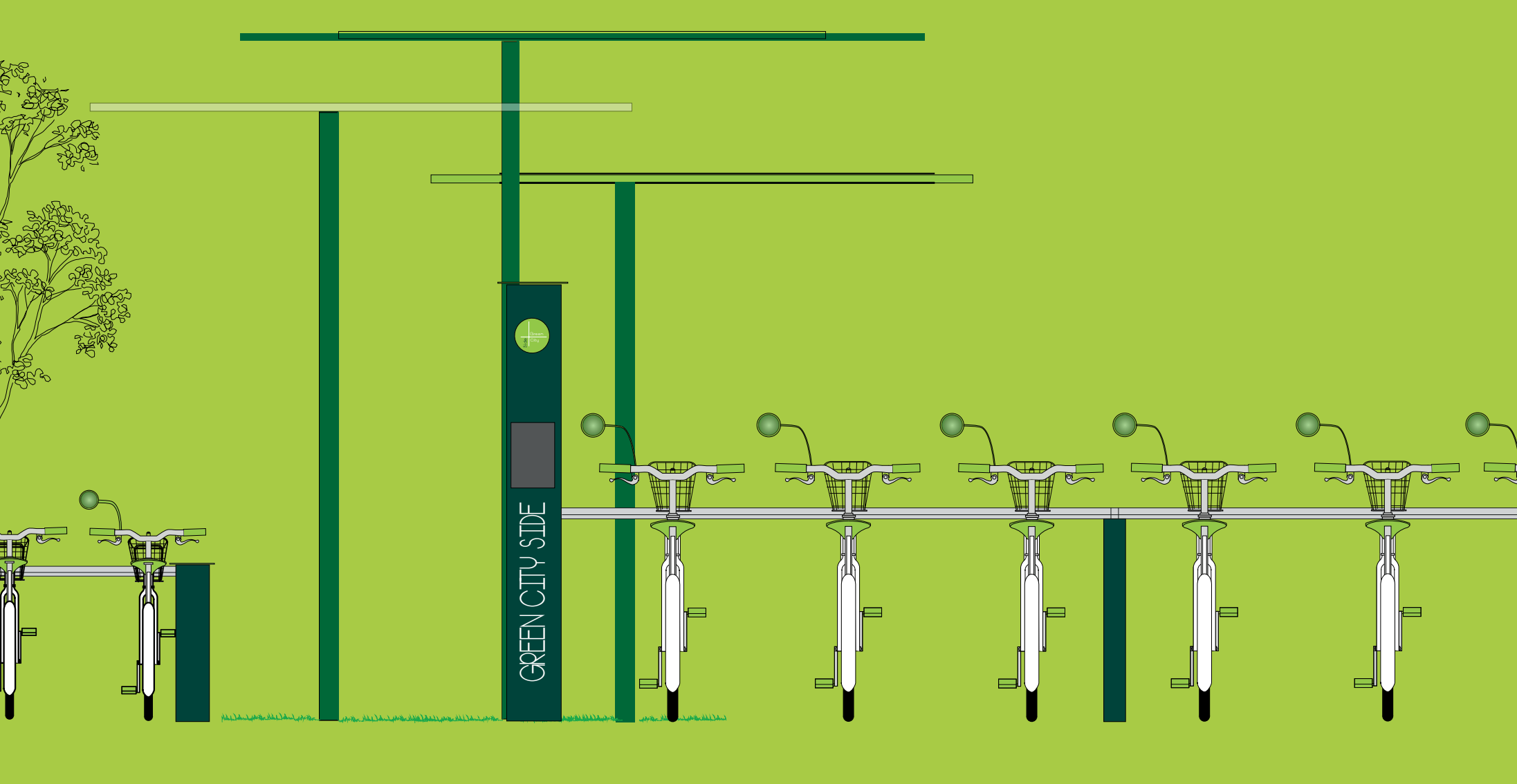


GREEN CITY SIDE

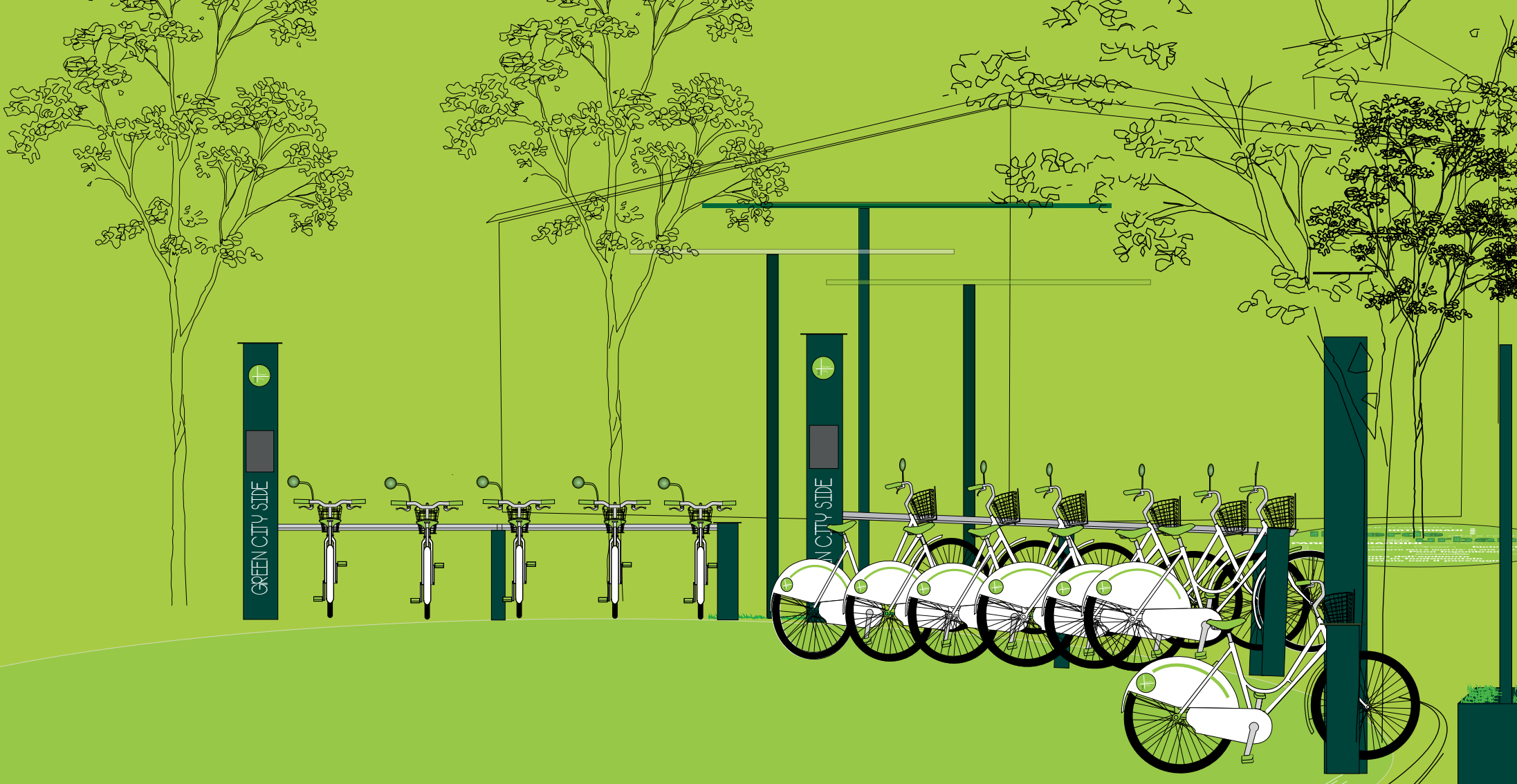


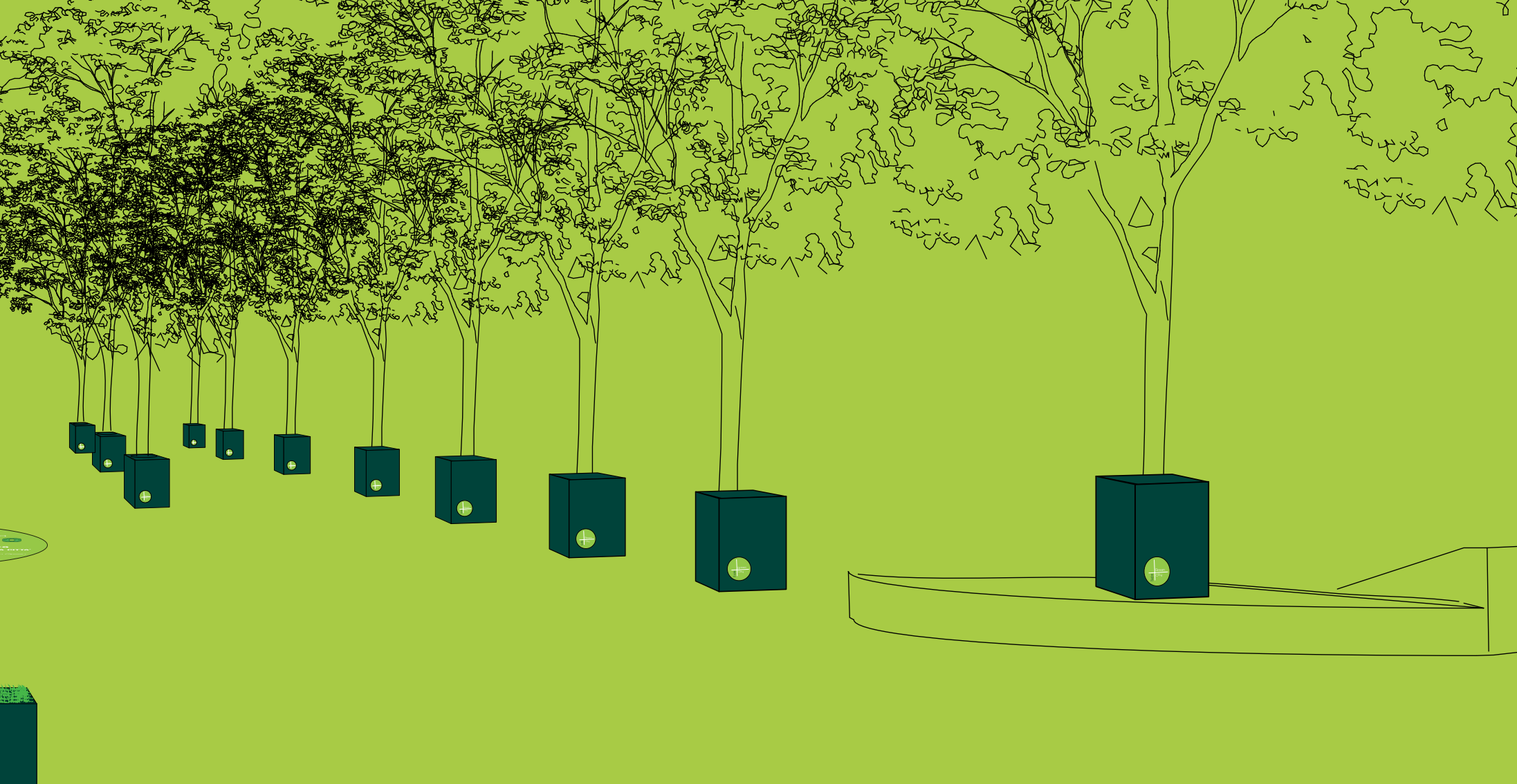
GREEN CITY SIDE





GREEN CITY SIDE





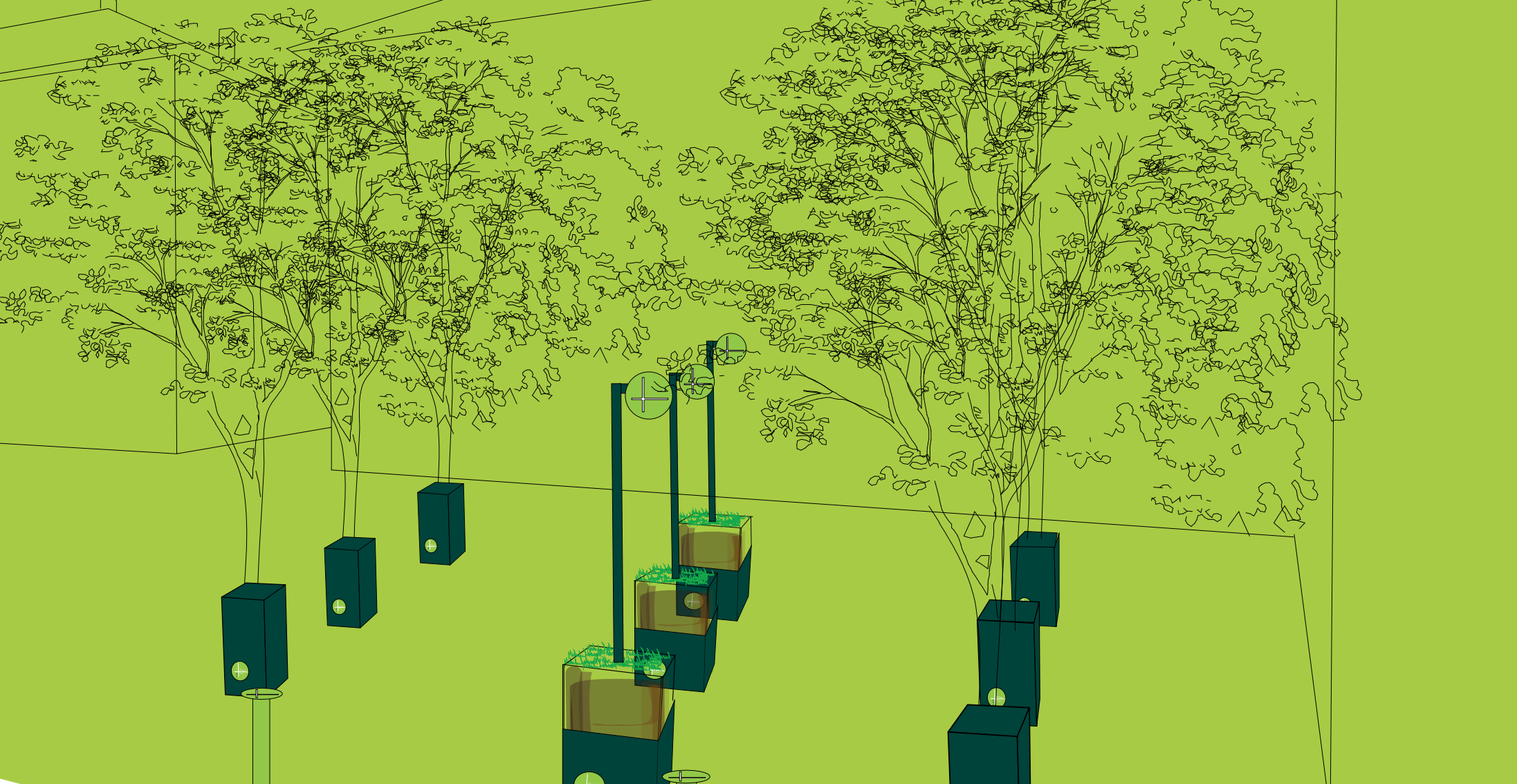


Un'occhiata —
+ nel Passato

Un'occhiata —
+ nel Passato

Un'occhiata —
+ nel Passato

Un'occhiata —
+ di Verde



Ringraziamenti

Davide Crippa
Gaia Rocchi
Alessandra Ticozzi
Edoardo Brambilla
Lucia Coroli
Angelo Ticozzi
Luciana Milani
Paola Scarsella
Euro Rocchi
Alessia Rocchi
Copy Center

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